

POLSKA AKADEMIA NAUK  
INSTYTUT GEOGRAFII i PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
im. Stanisława Leszczyckiego

DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA nr 18

TEOFIL LIJEWSKI

**PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA  
PRZESTRZENNEGO POLSKI  
W ŚWIETLE PRZEBUDOWY  
INFRASTRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ**



WARSZAWA 2000

# **DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA**

Redaguje zespół w składzie:

**Teresa Kozłowska-Szczęsna**  
(redaktor)

**Grzegorz Węclawowicz**  
(zastępca redaktora)

**Jerzy Grzeszczak**

**Marek Degórski**

**Barbara Jaworska**

(sekretarz)

**Wydawca:**  
**IG i PZ PAN**

**Adres redakcji:**  
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55  
tel.(48-22) 69 78 851  
fax (48-22) 620 62 21

**PL - ISSN 0012-5032**  
**ISBN 83-87954-65-9**

POLSKA AKADEMIA NAUK  
INSTYTUT GEOGRAFII i PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA  
im. Stanisława Leszczyckiego

DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA nr 18

TEOFIL LIJEWSKI

**PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA  
PRZESTRZENNEGO POLSKI  
W ŚWIETLE PRZEBUDOWY  
INFRASTRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ**



WARSZAWA 2000

Recenzent:

Prof. dr hab. Stanisław Dziadek

**Abstract.** The paper presents actual problems of transport infrastructure in the voivodships /provinces of Poland/ according to the administrative division valid until 1998. The distribution of the transport network is concerned and compared with the distribution of traffic. Maps show the localization of points attracting traffic and the planned network of motor-ways and express roads.

**Key words:** transport, traffic, Poland, voivodships.

## SPIS TREŚCI

<b>Wstęp</b>	<b>5</b>
Warszawskie	6
Białkopodlaskie	8
Białostockie	8
Bielskie	9
Bydgoskie	10
Chełmskie	11
Ciechanowskie	11
Częstochowskie	12
Elbląskie	12
Gdańskie	13
Gorzowskie	14
Jeleniogórskie	15
Kaliskie	15
Katowickie	16
Kieleckie	17
Konińskie	18
Koszalińskie	19
Krakowskie	20
Krośnieńskie	21
Legnickie	21
Leszczyńskie	22
Lubelskie	22
Łomżyńskie	23
Łódzkie	24
Nowosądeckie	25
Olsztyńskie	26
Opolskie	26
Ostrołęckie	27
Pilskie	28
Piotrkowskie	29
Płockie	29
Poznańskie	30
Przemyskie	31
Radomskie	32
Rzeszowskie	32
Siedleckie	33
Sieradzkie	34
Skierniewickie	34
Słupskie	35
Suwalskie	36
Szczecińskie	37
Tarnobrzeskie	38
Tarnowskie	39
Toruńskie	40
Wałbrzyskie	40
Włocławskie	41
Wrocławskie	42
Zamojskie	43
Zielonogórskie	43
<b>Podsumowanie</b>	<b>45</b>
Tabele	47
Ryciny	49
<i>Problems of spatial organization and reconstruction of transport infrastructure in Poland – summary</i>	73



## Wstęp

Współcześnie jednym z najłatwiej zauważalnych zjawisk jest nieustanny wzrost transportu, przede wszystkim samochodowego, i wynikające stąd problemy zagospodarowania przestrzennego. Polska od 1990 r. należy do państw o najszybszym wzroście liczby samochodów i ruchu drogowego. Nie nadąża za tym rozbudowa i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej. W rezultacie pogarszają się warunki ruchu, spada efektywność przewozów, rosną koszty transportu, co wpływa negatywnie na działalność innych gałęzi gospodarki i zmniejsza szanse Polski na wykorzystanie naszego centralnego położenia w obsłudze przewozów międzynarodowych.

Równocześnie rośnie uciążliwość transportu dla mieszkańców, zwłaszcza w miastach położonych przy głównych szlakach tranzytowych, wzrasta też zagrożenie dla środowiska przyrodniczego i zdrowia mieszkańców. Rośnie bowiem udział najbardziej szkodliwych dla otoczenia gałęzi transportu, samochodowego i lotniczego, emitujących trujące gazy spalinowe i hałas. Zmniejsza się udział bardziej ekologicznego transportu kolejowego i pojazdów o trakcji elektrycznej. Opracowany w 1994 r. plan budowy autostrad jest realizowany niezmiernie powoli, napotykając trudności finansowe i protesty mieszkańców.

Krytycznie można ocenić politykę transportową państwa, która preferuje najbardziej energochłonny i terenochłonny transport samochodowy, dopuszczając masowy import nowych i używanych samochodów oraz montowanie w Polsce samochodów z importowanych części, pozwalające na uniknięcie opłat celnych. Szybki wzrost liczby samochodów pociąga za sobą konieczność coraz większego importu ropy naftowej i jej produktów. Również budowa autostrad, którą miały finansować tworzone w tym celu konsorcja, jest stopniowo przeczucana na barki państwa.

Dla kontrastu, transport kolejowy, który mógłby odciążać drogi i przejąć najbardziej uciążliwy przewóz ciężkich ładunków, ma być w dalszym ciągu ograniczany. Po zamknięciu już kilku tysięcy kilometrów drugorzędnych linii kolejowych, planuje się kolejną redukcję sieci o ok. 1/4 jej długości lub przekazanie deficytowych linii samorządom terenowym, które nie mają środków na ich eksploatację.

W niniejszym opracowaniu zwrócono uwagę na regionalne problemy zagospodarowania przestrzennego, wynikające ze znacznego wzrostu ruchu drogowego i likwidacji wielu linii kolejowych. Wykorzystano w tym celu następujące materiały:

1. własne obserwacje terenowe,
2. dane o ruchu drogowym według pomiarów w 1995 r.,
3. bieżące informacje prasowe, radiowe i telewizyjne,
4. mapy topograficzne sieci komunikacyjnej,
5. charakterystyki miast do "Leksykonu Miast Polskich" i uzupełniające je pisma z Urzędów Miast,
6. informacje o realizowanych i zamierzonych inwestycjach wpływających na sytuację komunikacyjną,
7. rozkłady jazdy PKP i PKS.

Uwagi zostały uporządkowane według obowiązującego do końca 1998 r. podziału administracyjnego i umieszczone w kolejności alfabetycznej województw (z wyjątkiem woj. warszawskiego umieszczonego na pierwszym miejscu). Przyjęcie poprzedniego podziału administracyjnego wynika z faktu, że tekst pracy był już gotowy w większości w 1998 r. Ponadto można przypuszczać, że bardziej szczegółowy podział terytorialny na 49 jednostek pozwala lepiej przedstawić problemy regionalne, niż podział kraju na 16 dużych makroregionów. W tekście uwzględniono jednak wnioski wynikające ze zmian administracyjnych i związanych z nimi zmian kierunków ciążenia. Podsumowujące uwagi ogólne znajdują się na końcu opracowania.

Do pracy dołączono mapy pokazujące rozmieszczenie różnych elementów struktury przestrzennej państwa na tle projektowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu. Wszystkie mapy wykonała mgr Elżbieta Sylwia Sujko.

## Warszawskie

Niewielkie powierzchniowo dotychczasowe województwo warszawskie przeżywa największe trudności komunikacyjne. Wynika to z koncentracji ludności, pojazdów i ruchu oraz pełnionej funkcji stolicy i centralnego węzła komunikacyjnego w sieci drogowej, kolejowej i linii lotniczych. Na powierzchni stanowiącej zaledwie 1,2% terytorium kraju skupia się 6,25% ludności, gęstość zaludnienia jest tu więc ponad pięciokrotnie wyższa od średniej.

Do tego dochodzi znacznie wyższy od średniego stopień motoryzacji, wynikający zarówno z wyższych dochodów, pełnienia odpowiedzialnych funkcji, jak i ze snobizmu. Na 1000 mieszkańców przypada tu o 73% więcej samochodów osobowych, niż średnio w kraju, pod tym względem województwo zajmuje pierwsze miejsce. W bezwzględnej liczbie pojazdów województwo zajmuje również pierwsze miejsce, prawie we wszystkich kategoriach pojazdów: samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, autobusów, samochodów specjalnych, ciągników siodłowych. W województwie warszawskim zarejestrowanych jest 10,8% samochodów osobowych, 11% samochodów ciężarowych i 10% samochodów specjalnych całej Polski. Sieć dróg o nawierzchni twardej, uwzględniając także ulice miejskie, jest tu dwukrotnie gęstsza od średniej, ale nie wystarcza to do opanowania olbrzymiego ruchu, w którym uczestniczą także samochody z innych województw i z zagranicy.

Szacuje się, że w dniu roboczym w granicach Warszawy, a więc na 0,16% powierzchni Polski przebywa ok. 10% samochodów znajdujących się w kraju. W wyniku reformy podziału administracyjnego w 1999 r. nastąpił dalszy wzrost ruchu docelowego do Warszawy, która stała się ośrodkiem administracyjnym największego powierzchniowo i ludnościowo województwa, zajmującego 11,4% terytorium Polski i skupiającego 13,1% ludności kraju.

Według pomiaru w 1995 r. na drogach krajowych województwa natężenie ruchu samochodowego o ok. 130% przekraczało średni poziom krajowy. Odcinki podmiejskie wokół Warszawy wykazują najwyższe wskaźniki ruchu: na drodze do Janek zarejestrowano 42 900 pojazdów na dobę, co jest absolutnym rekordem krajowym. W międzyczasie ruch na tej trasie jeszcze wzrósł, ponieważ właśnie w Jankach lokalizuje się kolejne obiekty handlowe,



przyciągające mnóstwo klientów. Na drodze do Łomianek zanotowano ponad 29 tys., do Zakrętu (wspólny odcinek szos brzeskiej i lubelskiej) 27 tys., do Pruszkowa ponad 24 tys., do Jabłonny ok. 23 tys., do Piaseczna i Radzymina po ok. 18 tys. pojazdów na dobę. Niektóre z tych dróg wyposażono w dwie jezdnie, ale odcinki dwujezdniowe kończą się nieraz na granicy Warszawy (np. w kierunku Błonia i Jabłonny), jedynie drogi do Katowic, Krakowa i Gdańska mają po dwie jezdnie na całej długości w granicach województwa.

Poszerzanie dróg jest bardzo utrudnione z powodu obrzeżnej zabudowy, drugą jezdnię do Piaseczna i Radzymina można było zbudować dzięki likwidacji kolei wąskotorowych i zajęciu terenu po nich. Równie trudne byłoby przeprowadzenie obwodnic z uwagi na gęstą zabudowę i wysokie ceny gruntów w strefie podmiejskiej Warszawy. Najpilniejszym zadaniem jest stworzenie alternatywnej drogi do Janek, np. przez Włochy.

Jeszcze gorsza sytuacja panuje na ulicach Warszawy, zwłaszcza w śródmieściu. W dni robocze przez wiele godzin główne ulice śródmieścia są nieprzejezdne, prędkość jazdy spada do 5-10 km/h. Brakuje miejsc parkingowych, toleruje się chaotyczne parkowanie na chodnikach, utrudniające ruch pieszki. Po wieloletnich przetargach i dyskusjach dopiero w 1999 r. wprowadzono opłaty za parkowanie w dzielnicach centralnych, jednak nagminnie jest uchylanie się od opłat przez kierowców. Konieczna jest budowa wielu podziemnych parkingów, poprawa działalności komunikacji miejskiej i rozbudowa sieci metra. Do pogarszania się sytuacji na ulicach w centrum miasta przyczynia się budowa licznych wysokich biurowców, generujących wzmożony ruch samochodowy pracowników i klientów. Sytuacja pogorszy się jeszcze bardziej, jeśli zrealizowane będą wizje architektów, przewidujących wysokościową zabudowę Placu Defilad i każdego wolnego jeszcze skrawka terenu w śródmieściu.

Pilnie potrzebne jest ukończenie obwodnicy wokół centralnej części miasta (Trasa AK) i budowa nowych mostów na południe od centrum. Dyskusyjny jest przebieg przyszłej autostrady A 2 przez miasto, powinna ona umożliwić dojazd i wyjazd z miasta, stanowiąc równocześnie trasę tranzytową dla ruchu międzyregionalnego i międzynarodowego. Ta druga funkcja wymaga poprowadzenia jej poza miastem.

Warszawa jest także największym węzłem ruchu pasażerskiego w sieci PKP. Rozbudowano sieć połączeń dalekobieżnych, natomiast pogarsza się obsługa ruchu lokalnego, co skłania wiele osób do korzystania z własnych samochodów lub prywatnych autobusów. Mimo wielu prób nie udało się włączyć kolei do systemu komunikacji miejskiej przez wprowadzenie wspólnych biletów i ujednoczenie taryfy. Brak jest przyzwoitego dworca autobusowego PKS na prawym brzegu Wisły, jak również dworców dla autobusów międzynarodowych i "Polskiego Ekspresu".

Prawie całkowicie upadła żegluga śródlądowa. Rośnie natomiast ruch lotniczy, obsługiwany przez zmodernizowany port lotniczy na Okęciu. W przyszłości konieczna będzie prawdopodobnie budowa nowego portu lotniczego, być może z wykorzystaniem lotniska w Modlinie.

## Bialskopodlaskie

Najważniejszym problemem komunikacyjnym województwa była dotychczas sytuacja na przejściach granicznych w Terespolu i Kukurykach. Kolejki samochodów, zwłaszcza ciężarowych, sięgały tu nieraz 20-30 km długości, a czas oczekiwania na odprawę graniczną wynosił często 70 i więcej godzin, co było swoistym rekordem nie tylko w Polsce, ale w całej Europie. Tego ruchu nie można przerzucić na inne przejścia graniczne, bo tylko tędy przebiega główna i najważniejsza droga łącząca Europę zachodnią i środkową z Rosją. Sytuację poprawiło otwarcie w 1999 r. nowego terminalu w Koroszczynie o znacznie większej przepustowości, opóźnione z powodu trudności biurokratycznych. W przyszłości ma tu powstać autostrada, ale pilniejsze jest usprawnienie procedury przekraczania granicy. Zależy to głównie od przedsięwzięć po stronie białoruskiej.

Po polskiej stronie pożądane są przedsięwzięcia zmniejszające uciążliwość długotrwałego oczekiwania i poprawiające płynność ruchu na drodze, jak dodatkowy pas jezdni dla oczekujących na odprawę pojazdów, urządzenia sanitarne wzdłuż drogi, placówki gastronomiczne i handlowe. Radykalną poprawę mogłoby spowodować przeniesienie dużej części ruchu towarowego na kolej, ale wymaga to zmian taryfowych (obniżenia opłat za przewóz samochodów, naczep i kontenerów koleją, podniesienia opłat tranzytowych za przejazd drogą) i sposobów wynagradzania kierowców (nie za czas podróży, lecz za długość trasy). Rygorystycznie powinny być eliminowane samochody o nadmiernym obciążeniu, najbardziej niszczące drogi; dla nich przewóz koleją powinien być obowiązkowy.

Poza przejściami granicznymi sytuacja na drogach województwa jest zadowalająca, droga międzynarodowa E 30 omija zwartą zabudowę Białej Podlaskiej i Międzyrzecza Podlaskiego obwodnicami, na pozostałych drogach ruch jest znacznie mniejszy.

Sieć kolejowa składa się z 3 linii, nie powiązanych ze sobą w granicach województwa. Najważniejsza jest linia Warszawa – Terespol – Brześć z zespołem stacji przeładunkowych w rejonie Małaszewicz. Przeładunek towarów wykorzystują tu firmy, które zlokalizowały się w Wolnym Obszarze Celnym. Ta linia kolejowa jest priorytetowo modernizowana i przystosowywana do dużych prędkości pociągów. Zaniedbana jest natomiast linia Łuków – Lublin, przecinająca południową część województwa. PKP ograniczyły ruch na niej do minimum i grozi jej zamknięcie.

Nie jest, jak dotąd, wykorzystane gospodarczo lotnisko w Białej Podlaskiej.

## Białostockie

Dawne województwo białostockie ma wyjątkowo dużo przejść granicznych na Białoruś (3 drogowe i 4 kolejowe), ale wszystkie są słabiej wykorzystywane od przejść w Terespolu i Koroszczynie. Najważniejsze jest przejście kolejowe i drogowe w Kuźnicy, przez którą prowadzi najkrótsza droga do Wilna i Petersburga. Ruch między Polską i Litwą odbywa się jednak w większym stopniu przez Suwalszczyznę, aby uniknąć tranzytu przez terytorium Białorusi, wymagającego dodatkowych formalności i opłat. Zwłaszcza słabo jest

wykorzystywane przejście drogowe w Bobrownikach na drodze Białystok – Wołkowysk, które mogłoby odciążać przejścia graniczne w Terespolu i Koroszczynie.

Ruch międzynarodowy korzysta z kilku dróg, dzięki czemu nie występuje tu koncentracja taka jak w Białkopodlaskim i nie zachodzi potrzeba budowy autostrady. W sumie drogi krajowe województwa są obciążone ruchem dwa razy mniejszym, niż średnio w Polsce. Duże zagęszczenie ruchu występuje jedynie w samym Białymstoku, który jest największym miastem północno-wschodniej Polski. W 1995 r. z dróg krajowych zbiegających się w Białymstoku korzystało średnio 42 000 pojazdów na dobę. Ruch ten rozładowuje się przestrzennie dzięki istnieniu obwodnicy pozwalającej ominąć centralną część miasta.

W przyszłości ruch międzynarodowy może tu znacznie wzrosnąć, jeśli przez Białystok przeprowadzi się planowaną "Via Baltica". Dlatego warto rozważyć wariant skierowania tego ruchu krótszą trasą przez Łomżę do Warszawy lub omijając od północy Warszawę – do zachodniej części kraju. Prawdopodobnie jednak względy prestiżowe zadecydują o przeprowadzeniu "Via Baltica" przez Białystok, co znacznie zwiększy obciążenie głównej drogi województwa Białystok – Warszawa i zmusi do jej poszerzenia, przebudowy na drogę ekspresową lub autostradę. Droga ta nie ma obwodnic i przechodzi przez centra miast Zambrowa, Ostrowi Mazowieckiej i Wyszkowa.

Białostockie wyróżnia się negatywnie najwyższym odsetkiem dróg twardych o nawierzchni nieulepszanej (bruk, tłuczeń). Sieć dróg twardych należy tu do najrzadszych w kraju i wiele miejscowości nie jest do niej włączonych, co pozbawia je także komunikacji autobusowej.

Rzadka sieć kolejowa nie została rozbudowana od czasu zaborów (z wyjątkiem budowy strategicznych odcinków szerokotorowych do ukrytych w lasach potencjalnych stacji przeładunkowych). Zagęszczono natomiast sieć przystanków osobowych na istniejących liniach. Ostatnio zamknięto linię kolejową Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża, co jest niekorzystne dla ochrony środowiska, bo zwiększa ruch samochodowy na drodze z Hajnówki do Białowieży biegnącej przez rezerwat krajobrazowy.

## **Bielskie**

Dawne województwo bielskie, w odróżnieniu od dwóch poprzednich, cechuje się znacznie większym natężeniem ruchu samochodowego i kolejowego. Wynika to z dużej gęstości zaludnienia, wysokiego stopnia urbanizacji i uprzemysłowienia, masowych dojazdów do pracy ze wsi do miast, ruchu turystycznego i międzynarodowego.

Górska część województwa jest stosunkowo najlepiej wyposażoną w urządzenia turystyczne częścią polskich Karpat, poza Podhalem, a równocześnie położoną najbliżej aglomeracji górnośląskiej. Z niej kieruje się na teren Bielskiego masowy ruch turystyczny i letniskowy, w tym dojazdy do domków letniskowych i "drugich domów". W sezonie zimowym szczególnie zatłoczony jest dojazd do Szczyrku, miejscowości najlepiej wyposażonej w wyciągi narciarskie.

Równocześnie Bielskie jest terenem tranzytowym dla ruchu z innych części kraju

w kierunku Czech, Słowacji, Austrii i Włoch. Przejścia graniczne w Cieszynie biją rekordy pod względem liczby przepuszczanych osób i pojazdów (w 1995 r. ponad 24 mln osób i 3,4 mln pojazdów). Wybudowana w latach siedemdziesiątych droga szybkiego ruchu o 2 jezdniach kończy się w Ustroniu, nie doprowadzając ani do Cieszyna, ani do Wisły.

Natężenie ruchu drogowego na drogach krajowych o ponad 50% przewyższa średnie wartości ogólnopolskie. Temu ruchowi z trudem może sprostać sieć drogowa. Jest ona stosunkowo gęsta, ale drogi są z reguły zbyt wąskie i biegną środkiem bardzo długich wsi oraz przez centra miast. Jedynie wokół Bielska-Białej istnieje niepełna obwodnica. Budowa obwodnic i poszerzanie dróg jest bardzo utrudnione przez gęstą zabudowę i górzysty teren.

Linie kolejowe cechują się zbyt małą przepustowością, prawie wszystkie są jednotorowe i biegną na poziomie terenu i dróg kołowych, są natomiast w pełni zelektryfikowane.

Międzynarodowy ruch drogowy i kolejowy wzrósł po podziale Czechosłowacji, w celu ominięcia terytorium Czech i pobieranych tam opłat. W związku z tym uruchomiono nowe przejścia graniczne w rejonie Zwardonia i w Korbielowie. Kręta górską linią kolejową Żywiec – Zwardoń stała się trasą międzynarodowych pociągów pospiesznych z Krakowa do Bratysławy. Usprawnienie ruchu na terenie Bielskiego wymaga poważnych i kosztownych inwestycji.

## Bydgoskie

Jedno z największych powierzchniowo dawnych województw cechuje się średnim natężeniem ruchu na drogach krajowych. Występują jednak duże różnice w rozmieszczeniu tego ruchu. Silnie obciążone są przebiegające przez województwo drogi międzynarodowe E 75 i E 261. Brakuje obwodnic miast, poza Świeciem (otwarta dopiero w 1997 r.) i Bydgoszczą. Ta ostatnia służy jedynie ruchowi równoleżnikowemu (wschód – zachód), obchodząc miasto wielkim łukiem w odległości 8-10 km od centrum, co wskazuje na jej strategiczne przeznaczenie. Bardziej intensywny ruch z aglomeracji gdańskiej na południe kraju i za granicę musi korzystać z ulic śródmiejskich. Również mniejsze miasta na trasie E 261 (Nowe, Szubin, Żnin) nie mają obwodnic. Uciążliwy jest ponadto duży ruch na trasie Bydgoszcz – Piła, przebiegającej przez wiele miejscowości.

W sumie województwo jest dość dobrze wyposażone w sieć drogową. Podobnie jak w całej zachodniej Polsce, drogi są podporządkowane sieci osadniczej, biegną środkiem wsi i miast, co utrudnia szybki ruch dalekobieżny. Nie przewiduje się budowy żadnej autostrady, z wyjątkiem A 1, która przetnie tylko skraj województwa koło Grudziądza. Pilna jest budowa obwodnicy Bydgoszczy dla ruchu południkowego.

Gęsta do niedawna sieć kolejowa została ostatnio silnie zredukowana. W latach 1985-2000 zamknięto 506 km linii (42% ogólnej długości), w tym prawie wszystkie koleje wąskotorowe.

W Bydgoszczy jest lotnisko, od wielu lat nie wykorzystywane dla regularnego ruchu pasażerskiego. Mogłoby służyć komunikacji międzyregionalnej obsługiwanej przez mniejsze samoloty.

Podobnie nie jest wykorzystywany Kanał Bydgoski, jedyne połączenie żeglowne

dorzeczy Wisły i Odry.

## **Chełmskie**

Chełmskie wyróżnia się najmniejszym natężeniem ruchu na drogach krajowych, wśród 49 dawnych województw (w 1995 r. średnio tylko 1538 pojazdów na dobę). Wynika to z małej gęstości zaludnienia, niskiego stopnia urbanizacji i uprzemysłowienia oraz pogranicznego położenia.

Większe znaczenie i bardziej ożywiony ruch cechuje dwie drogi międzynarodowe przecinające teren województwa: Lublin – Chełm – Dorohusk i Lublin – Zamość – Hrebennie. Obie drogi omijają obwodnicami zabudowę miejską Chełma i Krasnegostawu. Na przejściach granicznych w Dorohusku, kolejowym i drogowym, wzrósł ruch po rozpadzie ZSRR, korzystający poprzednio z trasy przez Brześć, który znalazł się w granicach Białorusi. Przebieg granicy państwowej utrudnia również otwarcie przejścia granicznego we Włodawie, ponieważ wąski pas terenu za Bugiem należy do Białorusi.

Województwo cechuje się rzadką siecią drogową i kolejową. Nie należałoby jednak jej znacznie zagęszczać, zwłaszcza w północnej części, ze względu na walory przyrodnicze i rekreacyjne Pojezierza Łęczyńsko-Włodawskiego.

## **Ciechanowskie**

Dawne województwo ciechanowskie ma zbliżoną do średniej gęstość dróg o nawierzchni twardej i również bliskie średniemu obciążenie ruchem dróg krajowych. Wyróżnia się jednak większym obciążeniem dróg międzyregionalnych, które przecinają teren województwa w różnych kierunkach, ze względu na jego dość centralne położenie. Największe znaczenie ma niewątpliwie droga Warszawa – Gdańsk (nr 7, E 77), poszerzona, wyposażona w obwodnice Płońska i Mławy, na której dobudowano już drugą jezdnię na odcinku do Płońska. W Płońsku odgałęzia się druga co do ważności droga do Torunia (nr 10). Przez wschodnią część województwa przebiega ponadto droga nr 61 z Warszawy do Ostrołęki i Łomży, przecinająca przedmieście Pułtuszka. Poprzecznie do wymienionych biegnie droga nr 60 z Płocka przez Ciechanów do Ostrowi Mazowieckiej. Ciechanów jest także węzłem wielu dróg regionalnych, ale nie ma żadnej obwodnicy dla ruchu tranzytowego.

Przez Ciechanów, Mławę i Działdowo biegnie główna linia kolejowa Warszawa – Gdańsk, zmodernizowana i zelektryfikowana w latach osiemdziesiątych. Jako jedna z niewielu w Polsce umożliwia kursowanie pociągów z prędkością 120-140 km/h, dzięki czemu skierowano na nią pociągi ekspresowe z Krakowa i Górnego Śląska do Gdańska.

Zelektryfikowano także jej odgałęzienie z Działdowa do Olsztyna.

Poza tym sieć kolejowa jest rzadka, istniejące tu dawniej koleje wąskotorowe zlikwidowano, pozostawiając jedynie linie Mława – Przasnysz i Nasielsk – Pułtusk, wykorzystywane przez pociągi turystyczne.

## Częstochowskie

Najważniejszym problemem komunikacyjnym byłego województwa częstochowskiego jest koncentracja ruchu drogowego w samej Częstochowie. Na drogach krajowych województwa natężenie ruchu samochodowego przewyższa o ok. 25% średnie wartości krajowe. Wpływa na to zwłaszcza droga nr 1 (E 75), która łączy Warszawę, Łódź i Gdańsk z Górnym Śląskiem i już w 1995 r. wykazywała ruch ponad 17 000 pojazdów na dobę na północ od Częstochowy, a ponad 20 000 na południe od Częstochowy. Droga ta przecina wschodnie przedmieścia Częstochowy i jest bardzo uciążliwa dla mieszkańców. Niezbędne jest zbudowanie planowanej po stronie zachodniej miasta obwodnicy, która będzie częścią przyszłej autostrady A 1.

Mniejsze miasta Częstochowskiego nie mają obwodnic, z wyjątkiem miasteczka Koziegłowy, które droga szybkiego ruchu omija łukiem. Możliwe jest także równoleżnikowe omińnięcie Lublińca, ale bardziej intensywny ruch południkowy zmuszony jest przeciskać się przez miasto.

Zakończona obecnie rekonstrukcja linii kolejowej Warszawa – Częstochowa – Katowice umożliwi rozwijanie większej prędkości pociągów, co powoduje, że niektóre pociągi ekspresowe z Warszawy do Katowic i Wrocławia, które jeździły Centralną Magistralą Kolejową, już nie omijają Częstochowy. Nie była normalną sytuacją, kiedy Częstochowa, będąca jednym z najstojniejszych ośrodków turystycznych i pielgrzymkowych Europy, nie miała dojazdu żadnym pociągiem międzynarodowym. W ten sposób nie był wykorzystany nawet atut posiadania najbardziej nowoczesnego, reprezentacyjnego dworca kolejowego, ukończonego w 1996 r.

Nie jest dostępne dla ruchu pasażerskiego lotnisko Częstochowy, użytkowane krótko przez krajowe linie PLL "Lot".

## Elbląskie

Jednym z niezadowolonych dotychczas problemów komunikacyjnych województwa jest dostęp Elbląga do otwartego morza. Elbląg został uznany oficjalnie za port morski, ale swobodną żeglugę do niego uniemożliwiają władze rosyjskie, ponieważ jedyny dojazd prowadzi przez cieśninę koło Bałtyjska, ważnego portu wojennego Rosji. Konieczne jest tu porozumienie międzynarodowe.

Uważam, że należy odrzucić pomysły przekopania Mierzei Wiślanej, aby stworzyć dojazd do Elbląga przez terytorium polskie. Inwestycja ta pochłonęłaby mnóstwo pieniędzy, a uzyskany efekt byłby niewielki, bo Zalew Wiślany i ujściowy odcinek rzeki Elbląg są zbyt płytkie dla statków pełnomorskich. Ewidentne byłyby skutki negatywne: zniszczenie części Parku Krajobrazowego Mierzei Wiślanej i utrudnienie dojazdu do Krynicy Morskiej, jednego z największych ośrodków wypoczynkowych na polskim wybrzeżu. Elbląg powinien pozostać małym portem dla żeglugi pasażerskiej, sportowej i przybrzeżnej, zwłaszcza, że nie są w pełni wykorzystane zdolności przeładunkowe sąsiednich portów morskich, Gdańska i Gdyni.

Dla ruchu międzynarodowego i tranzytu należy odbudować dawną autostradę z Elbląga do granicy z Rosją i otworzyć przejście graniczne w Grzechotkach, co odciąży dotychczasowe przejścia graniczne i drogi do nich. Elbląg ma dobrze poprowadzoną obwodnicę wokół miasta, która przejęła ruch na trasie Gdańsk – Warszawa i może przejąć ruch w kierunku Kaliningradu. Nie można tego powiedzieć o Malborku, gdzie główna droga przecina miasto, stanowiąc uciążliwość dla mieszkańców i licznych tu turystów. Anomalią komunikacyjną jest brak mostu przez Wisłę w sąsiedztwie Kwidzyna, miasta o 40 tys. mieszkańców i dynamicznej gospodarce (m. in. największy w Polsce kombinat papierniczy). Najbliższe mosty znajdują się w Grudziądzu i koło Tczewa, odległość między nimi wynosi 70 km. Koło wsi Opalenie był most kolejowy, zniszczony w czasie I wojny światowej, nie odbudowany, ponieważ Wisła w okresie międzywojennym była na tym odcinku granicą państwową.

Pociąganiem antyturystycznym była likwidacja żuławskich kolei wąskotorowych przez PKP, zwłaszcza biegnącej przez nadmorskie kąpieliska linii Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo, którą kursował popularny wśród wczasowiczów "Jantar Express".

Reforma podziału administracyjnego w 1999 r. była niekorzystna dla Elbląga, który został włączony do województwa warmińsko-mazurskiego. Dojazd z Elbląga do Olsztyna jest trudniejszy i bardziej czasochłonny niż do Gdańska. Odległość drogowa do Olsztyna wynosi 100 km, do Gdańska 60 km; droga do Olsztyna jest drugorzędna, bardziej kręta i przecina liczne miejscowości, podczas gdy do Gdańska prowadzi zmodernizowana i bezkolizyjna droga międzynarodowa E 77. Również dojazd kolejowy do Gdańska jest lepszy, dzięki większej liczbie pociągów i krótszym czasie przejazdu. Toteż mieszkańcy Elbląga w referendum wypowiedzieli się za włączeniem miasta do województwa pomorskiego.

## **Gdańskie**

Największe trudności komunikacyjne sprawia ruch drogowy w Trójmieście, zwłaszcza na głównej trasie Gdańsk – Sopot – Gdynia. Wprawdzie zbudowano obwodnicę Trójmiasta, ale biegnie ona zbyt daleko od miast i przejęła tylko niewielką część ruchu. Nie służy ona ruchowi między Gdańskiem i Gdynią, a tylko przejazdom tranzytowym od Pruszcza Gdańskiego do Wejherowa, podczas gdy celem lub źródłem większości przejazdów są Gdańsk lub Gdynia. Sytuację może częściowo poprawić rychłe ukończenie estakady E. Kwiatkowskiego nad portem w Gdyni i połączenie jej z obwodnicą, co pozwoli skierować ciężki ruch towarowy z portu gdyńskiego poza Trójmiasto.

Szczególnie uciążliwy jest ruch między Gdańskiem i Gdynią dla leżącego między nimi Sopotu, miasta o funkcji rekreacyjnej i uzdrowiskowej. Trasą tranzytową jest główna ulica Sopotu, Aleja Niepodległości, odcinająca górną część miasta od śródmieścia. Potrzebna jest także południowa obwodnica Gdańska dla drogi nr 7 (E 77) w kierunku Warszawy. W tej chwili ruch na tej trasie odbywa się skrajem zabytkowego śródmieścia Gdańska, w odległości zaledwie 250 m od ulicy Długiej i Długiego Targu, a dalej przez Wyspę Spichrzów, z ostrymi zakrętami.

Innym rejonem newralgicznym w sieci drogowej jest Mierzeja Helska. Popularne i masowo odwiedzane miejscowości wczasowe oraz kampingi na tej mierzei łączy tylko jedna

wąska droga kołowa. Już w 1995 r. ruch na niej wynosił ok. 5000 pojazdów na dobę średnio w ciągu roku i oczywiście znacznie więcej w sezonie letnim. Ponieważ drogi tej nie można poszerzyć i biegnie ona tuż przy kwaterach turystycznych i kampingach, jedynym rozwiązaniem jest ograniczenie ruchu przez limitowanie go przy szlabanie u nasady Mierzei, co praktykowano już przed kilku laty.

Polityka PKP w byłym województwie gdańskim jest wybitnie antyturystyczna. Zamknięto dla ruchu pasażerskiego kilka bardzo atrakcyjnych linii kolejowych, m. in. biegnącą doliną Raduni linię Pruszcz Gdański – Kartuzy, linie zbliżające się najbardziej do wybrzeża poza Mierzeją Helską: Puck – Krokowa i Wejherowo – Garczegorze oraz kilka innych w głębi lądu, m. in. dojazd do Gniewa. Eksploatacja tych linii mogłaby odciążyć zatłoczone do niemożliwości pociągi na Mierzeję Helską i przyczynić się do deglomeracji ruchu turystycznego.

## **Gorzowskie**

Newralgicznymi punktami sieci komunikacyjnej dawnego województwa gorzowskiego są przejścia graniczne do Niemiec. Tu znajdują się najruchliwsze przejścia na granicy polsko-niemieckiej: drogowe w Świecku, Słubicach i Kostrzynie oraz kolejowe w Kunowicach i Kostrzynie. Przejście w Świecku jest najważniejsze nie tylko dla ruchu między Polską i Niemcami, ale także między Europą zachodnią i wschodnią, leży bowiem na przedłużeniu autostrady z Berlina i na początku planowanej autostrady A 2 do Warszawy i Moskwy. Od wielu lat wyróżnia się ogromnym ruchem samochodowym i długimi kolejkami oczekujących na odprawę pojazdów. Uruchomienie nowego terminalu dla samochodów ciężarowych po stronie polskiej i drugiego mostu przez Odrę powinno sytuację poprawić.

Odciążyć Świecko od nadmiernego ruchu mogłoby otwarte później przejście drogowe w Kostrzynie. Odległość z Warszawy do Berlina przez Kostrzyn jest prawie taka sama jak przez Świecko, jednak z Kostrzyna nie ma autostrady do Berlina, a poza tym wąski most ogranicza wielkość ruchu, dlatego nie odprawia się tu samochodów ciężarowych.

Na terenie Gorzowskiego silnie obciążone ruchem są tylko drogi międzynarodowe E 30 (Świecko – Warszawa) i E 65 (Jakuszyce – Świnoujście) oraz odcinki podmiejskie wokół Gorzowa, który nie dysponuje obwodnicą. Rzadkie zaludnienie i słabe uprzemysłowienie nie wymagają poważniejszych inwestycji drogowych.

Stosunkowo gęsta sieć kolejowa uległa poważnej redukcji. W byłym województwie gorzowskim zamknięto w latach 1985-2000 aż 494 km linii, co stanowi 62 % eksploatowanej do 1985 r. sieci (procentowo najwięcej w Polsce). Najważniejsze są biegnące skrajem województwa linie Warszawa – Rzepin – Frankfurt nad Odrą i Wrocław – Rzepin – Szczecin, obie dwutorowe i zelektryfikowane. Nie może doczekać się elektryfikacji linia Krzyż – Gorzów – Kostrzyn o stosunkowo dużym ruchu i znaczeniu międzynarodowym (część najkrótszego szlaku Berlin – Kaliningrad). Linia Warszawa – Frankfurt nad Odrą jest modernizowana i przystosowywana do dużych prędkości. Przez teren województwa przebiega gazociąg jamalski, który łączy się tu z siecią gazociągów niemieckich.



## Jeleniogórskie

Dawne województwo jeleniogórskie odznacza się wyjątkowo dużą liczbą przejść granicznych, do Czech i do Niemiec, jest też terytorium tranzytowym dla ruchu między Niemcami i Czechami. Nie wszystkie przejścia graniczne są czynne. Z istniejących dawniej 8 linii kolejowych przekraczających granicę – jedna (przez Pobiedną) została rozebrana, druga jest nieczynna (przez Jakuszyce), dwie służą pociągom niemieckim jadącym tranzytem z Görlitz do Żytawy, na trzech odbywa się tylko ruch towarowy (przez Bielawę Dolną, Zawidów i Lubawkę). Ruch pasażerski korzysta tylko z linii przez Zgorzelec. Istnieje ponadto odcinek tranzytowy linii z Żytawy do Liberca, który na długości 3 km przechodzi przez terytorium Polski, ale nie ma połączenia z polską siecią kolejową.

Równoległa do niej droga kołowa również służy tranzytowi czesko-niemieckiemu, ale obowiązuje na niej kontrola graniczna, zarówno na granicy z Czechami, jak i na granicy z Niemcami, choć przejazd przez terytorium polskie trwa tylko 10 minut. Rozsądniej byłoby uznać drogę stanowiącą najkrótsze połączenie Czech z Niemcami (ok. 2 km) za eksterytorialną, zrezygnować tam z kontroli granicznej, a jedynie pobierać opłatę dzierżawną za udostępnienie i konserwację drogi.

Ze względu na ruch turystyczny, imprezy narciarskie i atrakcyjność trasy (najwyższe w Polsce wzniesienie nad poziom morza) należałoby otworzyć nieczynną linię kolejową Szklarska Poręba – Jakuszyce – Harrachov. Ostatnio przeważa jednak tendencja do likwidacji kolei. Od 1985 r. zamknięto w województwie 237 km linii, tj. 45% czynnej sieci kolejowej, w tym niezwykle atrakcyjną krajobrazowo linię Mysłakowice – Kamienna Góra z tunelem pod Przełęczą Kowarską. Dojazd kolejowy utraciły także znane uzdrowiska Świeradów Zdrój i Karpacz.

Sieć drogowa województwa jest gęsta, ale w części górskiej nie jest dostosowana do masowego ruchu ciężarowego. Budowa autostrady A 3, która ma przekraczać pogórze i Sudety w rejonie Bolkowa i Lubawki, napotka na trudności, może też wpłynąć negatywnie na środowisko przyrodnicze.

## Kaliskie

Dawne województwo kaliskie wykazuje nieco większe od średniego natężenie ruchu drogowego. Wyróżnia się biegnąca południowym skrajem województwa droga nr 8 (E 67) oraz droga z Poznania do Pleszewa, gdzie ruch rozdziela się na 2 kierunki: do Kalisza i do Katowic przez Ostrów Wielkopolski. Silnie obciążone ruchem jest także połączenie dwóch największych miast województwa – Kalisza i Ostrowa Wielkopolskiego.

Na trasie drogi nr 8 zbudowano obwodnice Wieruszowa i Kępna, brak jej w Sycowie, gdzie przejazd następuje przez środek miasta. Brak także obwodnicy zewnętrznej w Kaliszu, gdzie spotyka się 7 dróg krajowych, zastępuje ją częściowo obwodnica wewnętrzna wokół śródmieścia przecinająca osiedla mieszkaniowe. Jeszcze gorsza sytuacja występuje w Ostrowie Wielkopolskim, gdzie ruch tranzytowy musi przeciskać się przez śródmieście. Dodatkową

barierą komunikacyjną są tu tory kolejowe z przejściem drogowym na poziomie torów. Dopiero niedawno zaczęto budować wiadukt nad torami.

W dawnym województwie kaliskim również następuje regres sieci kolejowej, od 1985 r. zamknięto dla ruchu osobowego 215 km linii, w tym 111 km wąskotorowych.

## **Katowickie**

Dawne województwo katowickie cechuje się największym, poza Warszawskim, obciążeniem sieci drogowej. Na drogach krajowych było ono w 1995 r. o 117% większe od średniego krajowego, w tym na drogach międzyregionalnych o 92%. Wynika to przede wszystkim z dużej koncentracji taboru samochodowego. Na 2,1 % powierzchni kraju skupia się tu 10,4% samochodów osobowych, 8,8% autobusów i 7,1% samochodów ciężarowych. Dodatkowo drogi województwa są obciążone ruchem z innych regionów, m. in. ze względu na powiązania kooperacyjne przemysłu śląskiego, ruchem tranzytowym między województwami południowej Polski i ruchem międzynarodowym korzystającym z sąsiednich przejść granicznych (Cieszyn, Chałupki). W dni wolne od pracy i podczas wakacji wzrasta ruch rekreacyjny, zwłaszcza w kierunku Beskidu Śląskiego i sztucznych zbiorników wodnych.

Dostosowanie sieci drogowej do tak dużego ruchu jest tu nad wyraz trudne. Nie zniszczone przez wojnę miasta mają przeważnie starą zwartą zabudowę i zbyt wąskie ulice. Przeprowadzenie nowych arterii komunikacyjnych jest bardzo trudne i wymaga wyburzeń. Zbudowane w latach powojennych nowoczesne arterie, głównie w Katowicach, okazują się już niewystarczające dla obecnego ruchu. Sytuację pogarszają szkody górnicze odkształcające drogi.

Pocieszająca jest obecna restrukturyzacja przemysłu, która obejmuje likwidację wielu kopalń i przestarzałych zakładów, co zmniejszy zapotrzebowanie transportowe, a równocześnie zwolni tereny, które można będzie wykorzystać na inwestycje drogowe. Zasadniczą poprawę mogłoby przynieść szersze wykorzystanie kolei do przewozów towarowych i rezygnacja z samochodów osobowych na rzecz transportu zbiorowego.

Dotychczasowy stan transportu zbiorowego nie zachęca jednak do korzystania z niego. Tramwaje i autobusy poruszają się zbyt wolno po zatłoczonych ulicach z wieloma skrzyżowaniami. Niewiele jest wydzielonych torowisk i bezkolizyjnych dróg szybkiego ruchu. Dodatkowym utrudnieniem dla ludności jest podział dawnego Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego na mniejsze zakłady komunalne, z których każdy wprowadził własną taryfę i odrębne bilety.

Komunikacji publicznej powinna służyć gęsta sieć kolejowa z wieloma przystankami. W latach priorytetu przewozów towarowych wycofano pociągi osobowe z niektórych linii. Współcześnie zmniejsza się też liczbę pociągów, zmuszając pasażerów do korzystania z samochodów lub autobusów. Niefortunne było rozpoczęcie budowy odrębnego systemu kolei regionalnej. Miała ona przejąć masowy ruch osobowy na najbardziej obciążonych trasach. Jednak brak środków spowodował, że budowa utknęła, pozostały oderwane od siebie odcinki torów i wiadukty.

Spadek przewozów towarowych umożliwia obecnie uruchomienie pociągów

regionalnych o dużej częstotliwości ruchu na już istniejących torach, z ewentualnym zagęszczeniem przystanków. Można także wykorzystać nieczynne lub rzadko używane bocznice przemysłowe i koleje piaskowe. Budowa odrębnego systemu normalnotorowych i zelektryfikowanych kolei piaskowych była rozrzutną inwestycją, wynikającą z ówczesnej pozycji górnictwa węglowego, chcącego dysponować własnym transportem. Obecnie koleje te są częściowo zbędne. Jednym słowem potrzebna jest integracja systemu transportowego, zamiast funkcjonujących dotychczas odrębnych zarządów.

Zmniejszające się wydobycia węgla, likwidacja niektórych kopalń i innych zakładów przemysłowych pociąga za sobą duże zmiany w rozmieszczeniu popytu na usługi transportowe. Maleją zwłaszcza przewozy towarowe, w tym węgla i produktów hutniczych. Dotychczas połowa wszystkich ładunków PKP pochodziła z terenu województwa katowickiego. Wzrasta jednak równocześnie ruch samochodowy, który wymaga coraz większej powierzchni komunikacyjnej i wielu budowli inżynierskich, jak wiadukty, tunele, skrzyżowania wielopoziomowe, parkingi podziemne i wielopiętrowe.

Trudnym i kosztownym przedsięwzięciem będzie przeprowadzenie przez GOP dwóch autostrad, A 1 i A 4. Mają one krzyżować się w centrum GOP-u, co ułatwi korzystanie z nich mieszkańcom i przedsiębiorstwom GOP-u. Dla ruchu tranzytowego powinny jednak istnieć autostrady obwodowe, jak obecna droga szybkiego ruchu nr 1 po wschodniej stronie Zagłębia.

Przebudowa infrastruktury komunikacyjnej na terenie GOP-u musi być powiązana z generalną rekonstrukcją miast i obejmować rozbiórkę zdekapitalizowanych i substandardowych budynków oraz zbędnych już obiektów przemysłowych, utylizację hałd, likwidację wysypisk odpadów, tworzenie terenów rekreacyjnych i sportowych, zagospodarowanie cieków i zbiorników wodnych. W newralgicznych rejonach miast konieczne będzie nieraz przeprowadzenie szlaków komunikacyjnych w innym poziomie, nad lub pod ziemią. Budowa sieci kolei podziemnych (metro) nie jest tu możliwa ze względu na zaburzenie struktur geologicznych przez eksploatację węgla kamiennego.

Wywóz węgla mógłby odbywać się częściowo drogami wodnymi. Po zachodniej stronie GOP-u jest to możliwe dzięki istnieniu portu w Gliwicach i Kanału Gliwickiego. Po wschodniej stronie GOP-u rozpoczęto budowę portu nad Wisłą, jednak budowę przerwano. Wywóz węgla odbywa się więc głównie koleją. Prywatyzacja transportu samochodowego spowodowała, że transportem węgla zajęli się także prywatni przewoźnicy, konkurujący z koleją, co jeszcze bardziej pogorszyło sytuację na drogach.

Region ma własny port lotniczy "Katowice", usytuowany niedogodnie w Pyrzowicach, 33 km na północ od Katowic. Ma on rację bytu ze względu na przewozy międzynarodowe. W ruchu krajowym przelot z Katowic do Warszawy wraz z dojazdami do lotnisk trwa dłużej niż przejazd pociągiem ekspresowym, korzystającym z Centralnej Magistrali Kolejowej.

## Kieleckie

Dawne województwo kieleckie ma jedną z najgęstszych sieć dróg o twardej nawierzchni, przeważają tu jednak drogi lokalne i regionalne, węższe i o słabszej nawierzchni. Nie ma prawie

wcale dróg ekspresowych i dwujezdniowych, nie planuje się też żadnej autostrady. Natężenie ruchu jest o ok. 10% mniejsze od średniego w kraju, występuje jednak duże zróżnicowanie przestrzenne. Największym ruchem wyróżnia się główna droga Warszawa – Kraków, która nawet po zbudowaniu autostrady Warszawa – Łódź – Katowice nie straci swojego znaczenia.

Droga nr 7 (E 77) z Warszawy do Krakowa przechodzi przez kilka miast. W Skarżysku-Kamiennej i Suchedniowie przecina rzadziej zabudowane przedmieścia. Największe miasto – Kielce – omija bardzo długą obwodnicą (23 km), przechodzi też z dala od Chęcina. Największą przeszkodą jest przejazd przez Jędrzejów, wąskimi ulicami śródmieścia i skośnie przez zabytkowy rynek, tu niezbędna jest budowa obwodnicy. Mniej uciążliwy jest przejazd przez Miechów, poza zabytkowym śródmieściem.

Inne ruchliwe szlaki samochodowe województwa to drogi: Radom – Ostrowiec Świętokrzyski – Opatów, Kielce – Busko Zdrój – Tarnów i Kielce – Piotrków Trybunalski, ponadto podmiejskie odcinki dróg w gęsto zabudowanej okolicy Kielc.

Intensywny ruch samochodowy i gęsta sieć autobusowa z dużą liczbą kursów są m. in. rezultatem niedorozwoju kolei. Rzadka sieć kolejowa została w okresie powojennym rozbudowana o linie Kielce – Busko Zdrój, Włoszczowice – Staszów, Centralną Magistralę Kolejową i Linię Hutniczo-Siarkową. Dwie ostatnie nie obsługują jednak terenów, które przecinają; pierwsza służy prawie wyłącznie pociągom ekspresowym, druga towarowym. Zlikwidowano rozległy system kolei wąskotorowych, jego relikty służy jeszcze przewozom turystycznym. Pożądanymi inwestycjami kolejowymi byłyby: przedłużenie kolei Kielce – Busko Zdrój do Tarnowa (przewidywane już w Planie 6-letnim), zbudowanie stacji osobowej Włoszczowa przy Centralnej Magistrali Kolejowej i pełniejsze wykorzystanie linii Włoszczowice – Staszów (np. przez pociągi Kielce – Rzeszów i Kielce – Zamość).

## Konińskie

Dawne województwo konińskie, położone w centrum Polski, odznacza się większym od średniego natężeniem ruchu drogowego. W 1995 r. przekraczał on o 21% średnie obciążenie dróg krajowych, w tym o 34% dróg międzyregionalnych. Wynika to przede wszystkim z przebiegu głównej arterii równoleżnikowej, drogi nr 2 (E 30), z Niemiec i Poznania do Warszawy i na wschód Europy. W 1995 r. korzystało z niej ponad 10 000 pojazdów na dobę, w tym duża liczba TIR-ów. Na zachód od Konina droga ta jest zdublowana przez autostradę A 2, która jak dotąd kończy się 6 km na południe od Konina.

Planowana dalsza trasa autostrady ominie miasta i odchyli się ku południowi, w kierunku Strykowa koło Łodzi. Obecnie cały ruch od Konina na wschód biegnie przez przedmieście Koła oraz przez Kłodawę, odcinając tam powojenną część miasta od historycznego centrum. Znacznie mniejsze jest natężenie ruchu na pozostałych głównych drogach województwa: Konin – Inowrocław, Konin – Kalisz i Konin – Turek – Łódź.

Duży ruch występuje w strefie podmiejskiej Konina, gdzie zlokalizowane są największe zakłady przemysłowe (kopalnie węgla brunatnego, elektrownie, huta aluminium) i gdzie działa bardzo rozbudowana komunikacja autobusowa. Konin jest jednym z największych węzłów

autobusowych Polski (ponad 600 par kursów na dobę, nie licząc komunikacji miejskiej).

Duże znaczenie komunikacji autobusowej wynika z niedorozwoju sieci kolejowej, która na terenie województwa powstała dopiero w okresie międzywojennym. Krzyżują się tu dwie główne osie: równoleżnikowa linia Berlin – Warszawa i południkowa magistrala węglowa. Ta pierwsza jest obecnie modernizowana i przystosowywana do dużych prędkości pociągów (160 km/h pasażerskich, 120 km/h towarowych). Obsługujące lokalne potrzeby koleje wąskotorowe są stopniowo likwidowane, zawieszono już całkowicie ruch pasażerski, ogranicza się ruch towarowy, mimo że koleje te mogą przewozić także wagony normalnotorowe. Dla transportu publicznego nie wykorzystuje się kolei górniczych, które z Konina dochodzą pod Kleczew i Sompolno. Linia do kopalni "Lubstów" pod Sompolnem mogłaby dowozić pielgrzymów do licznie odwiedzanego Lichenia, gdzie powstaje największa w Polsce świątynia. Do żeglugi nie wykorzystuje się Kanału Ślesińskiego (Warta – Gopło).

### Koszalińskie

Rzadko zaludnione, słabo zurbanizowane i nie uprzemysłowione dawne województwo koszalińskie nie przeżywa większych kłopotów wynikających ze wzrostu ruchu samochodowego. Jest on tu przeciętnie o 40% mniejszy od średniego na drogach krajowych Polski. Na głównej drodze województwa, Szczecin – Gdańsk (E 28), tylko na odcinku Karlino – Koszalin – Sianów zarejestrowano w 1995 r. ponad 5000 pojazdów na dobę. Występują tu jednak duże wahania sezonowe. Koncentracja wypoczynku nad morzem sprawia, że w okresie letnim zatłoczone bywają drogi dojazdowe do popularnych miejscowości nadmorskich (np. Koszalin – Mielno). Występuje tam również brak miejsc do parkowania pojazdów.

Stosunkowo niewielki ruch samochodowy sprawia, że nie ma tu pilnej potrzeby budowy obwodnic wokół miast. W samym Koszalinie przejazd ułatwiają zbudowane w nowych dzielnicach szerokie arterie. Jedyne w centrum miasta występuje deficyt miejsc do parkowania pojazdów. Nie ma też potrzeby budowy autostrady. Przedwojenne plany przeprowadzenia autostrady Berlin – Królewiec przez środek Pojezierza Pomorskiego należy odrzucić, chociażby ze względu na potrzebę ochrony przyrody.

Komunikacja kolejowa wykazuje regres. Zelektryfikowano linie Szczecin – Gdańsk, Piła – Kołobrzeg i Koszalin – Kołobrzeg, na których skupia się ruch dalekobieżny, rosnący sezonowo. Zamyka się linie drugorzędne i wąskotorowe, nieraz o dużych walorach krajoznawczych, w tym prowadzące do popularnych miejscowości wypoczynkowych, jak Mielno, Darłowo i Połczyn Zdrój. W sumie od 1985 r. zamknięto dla ruchu pasażerskiego 243 km linii (37 % ich ogólnej długości). Błędem było zwłaszcza zamknięcie odcinka Koszalin – Mielno, niedawno zelektryfikowanego, co zwiększyło zatłoczenie równoległej drogi.

W granicach Koszalińskiego znajdują się 2 małe porty morskie, Kołobrzeg i Darłowo. Przeładunki w nich są niewielkie i nie wymagają rozbudowy szlaków transportowych. Do obu portów dochodzą linie kolejowe, o bardzo różnej randze; Kołobrzeg jest węzłem kolejowym i stacją docelową wielu pociągów dalekobieżnych, a nawet ekspresowych, do Darłowa natomiast nie dociera już żaden pociąg pasażerski, a jedynie sporadycznie towarowy.

Zawieszono komunikację lotniczą z Koszalinem. Portem lotniczym Koszalina było lotnisko wojskowe w Zegrzu Pomorskim (23 km na południe od miasta). Do wykorzystania jest ponadto lotnisko sąsiadujące od wschodu z Kołobrzegiem.

## Krakowskie

Niewielkie dawne województwo krakowskie należy do obszarów o największym zagęszczeniu ruchu drogowego i kolejowego. Obciążenie dróg ruchem samochodowym jest tu o 65-70% większe od średniego w Polsce. Wpływa na to wielkość Krakowa i jego położenie na skrzyżowaniu ważnych dróg o znaczeniu międzynarodowym: nr 4 (E 40) i nr 7 (E 77). Droga nr 4 łączy silnie uprzemysłowione województwa południowe, a także jest najważniejszym szlakiem z Europy zachodniej na Ukrainę. Na zachód od Krakowa została odciążona nową autostradą A 4. Autostrada dochodzi do niepełnej obwodnicy Krakowa, której brak części wschodniej, umożliwiającej bezkolizyjny tranzyt wschód – zachód.

Droga nr 7 jest najważniejszym połączeniem Polski ze Słowacją, jeśli nie liczyć dróg prowadzących przez Czechy. Jest to równocześnie główna droga w Tatry i zachodnią część Beskidów, silnie obciążona ruchem rekreacyjnym. Na odcinku do Głogoczowa już w 1995 r. korzystało z niej ponad 19 000 pojazdów dziennie. Do Myślenic prowadzą dwie jezdnie, dalej droga zwęża się w śródgórskiej dolinie Raby. Ostatnio podjęto decyzję o przedłużeniu dwujezdniowej trasy w głąb gór, co będzie wymagało dużych nakładów na prace ziemne i naruszy krajobraz tego pięknego szlaku turystycznego.

Ogółem na drogach krajowych zbiegających się w Krakowie zanotowano w 1995 r. 125 000 pojazdów na dobę. Pod tym względem Kraków zajmował czwarte miejsce w kraju, po Warszawie, GOP-ie i Poznaniu. Zabytkowe stare miasto wymaga ochrony, toteż w Krakowie wprowadzono wyjątkowe rygory w stosunku do ruchu samochodowego. Rynek i sąsiednie ulice zostały przeznaczone dla ruchu pieszego. Powoduje to zwiększone obciążenie ulic okalających śródmieście. Pilne jest dokończenie budowy obwodnicy wokół Krakowa i budowa autostrady z Krakowa do Tarnowa, a także drogi ekspresowej w kierunku Warszawy.

Duże są przewozy kolejowe. Ruch towarowy korzysta z obwodnic, wewnętrznej i zewnętrznej obsługującej Nową Hutę. Ruch pasażerski koncentruje się na Dworcu Głównym, ostatnio rozbudowanym i zmodernizowanym. Przy nim ma powstać centrum komunikacyjne z nowym dworcem autobusowym, który zastąpi obecny prowizoryczny.

Kolej uczestniczy w obsłudze masowego ruchu podmiejskiego, niestety w coraz mniejszym stopniu. Na linii do Niepołomic ograniczono ruch do 1 pary pociągów dziennie. Dojazd do Wieliczki utrudniono, zamykając końcowy odcinek linii między stacjami Wieliczka i Wieliczka Rynek na skutek szkód górniczych, co wykorzystali prywatni przewoźnicy, uruchamiając konkurencyjną linię mikrobusową. Wreszcie z obu linii oraz obwodnicy przez Nową Hutę wycofano całkowicie pociągi pasażerskie.

Komunikacja miejska Krakowa obejmuje linie tramwajowe i autobusowe. Te pierwsze w śródmieściu będą wąskimi ulicami, bez wydzielonych torowisk, kolidując z ruchem samochodowym. Występuje ogólny brak parkingów.

## Krośnieńskie

Dawne województwo krośnieńskie mimo narożnego położenia i długiej granicy państwowej z Ukrainą i Słowacją uczestniczy w niewielkim stopniu w ruchu międzynarodowym. Czynne jest tylko jedno przejście drogowe na Słowację w Barwinku i dwa przejścia kolejowe: na Słowację w Łupkowie i na Ukrainę w Krościenku, oba wykorzystywane w minimalnym stopniu. Przeciwno otwieraniu dalszych przejść granicznych przemawiają: rzeźba terenu, względy ochrony przyrody i niski stopień rozwoju gospodarczego obszarów po obu stronach granicy.

Ruch samochodowy na drogach krajowych województwa jest o 1/3 mniejszy od średniego w Polsce. Województwo w małym stopniu jest terenem tranzytu międzywojewódzkiego i międzynarodowego. Przewozy drogowe i kolejowe skupiają się na osi łączącej główne miasta województwa: Jasło, Krosno i Sanok. Spośród nich jedynie Krosno dysponuje obwodnicą, pozwalającą ominąć zabudowę miejską. Sezonowo wzrasta ruch turystyczny w Bieszczady i na górskich drogach w samych Bieszczadach (mała "pętla bieszczadzka" przez Polańczyk i duża "pętla bieszczadzka" przez Cisnę i Ustrzyki Górne).

Wybitnie niekorzystny jest układ linii kolejowych. Dawna najkrótsza linia kolejowa Przemyśl – Zagórz została przecięta granicą państwową. Przez pewien czas korzystały z niej polskie pociągi tranzytowe, ale po uzyskaniu niepodległości przez Ukrainę warunki korzystania uległy widocznie pogorszeniu, bo PKP zrezygnowały z eksploatacji tej linii. Alternatywny dojazd przez Jasło jest dłuższy, w rezultacie czego Krosno było miastem wojewódzkim o najdłuższym czasie dojazdu kolejowego z Warszawy (9 godzin).

Nie wykorzystana jako atrakcja turystyczna jest górská linia kolejowa wijąca się zakolami w dolinach Osławy i Osławicy z Zagórz do Łupkowa. Natomiast bieszczadzka kolejka leśna, która obok drewna woziła z powodzeniem turystów, po podporządkowaniu jej nadleśnictwu przez kilka lat była nieczynna, obecnie znów wozi turystów, ale na skróconej trasie.

## Legnickie

Dawne województwo legnickie w wyniku rozbudowy przemysłu miedziowego i żywiołowej urbanizacji jest jednym z bardziej aktywnych gospodarczo regionów. Ruch drogowy jest tu o ok. 10% większy od średniego w Polsce. Koncentruje się on w centrum zagłębia miedziowego, między Lubinem i Polkowicami (ok. 14 000 pojazdów na dobę). Silniej obciążony jest cały szlak Wrocław – Lubin – Zielona Góra i jego odgałęzienia Lubin – Legnica i Polkowice – Głogów.

Przez południową część województwa przebiega autostrada A 4 z Wrocławia do granicy niemieckiej z dużym ruchem tranzytowym i międzynarodowym. Dzieli się on na zachód od Legnicy na dwa szlaki: autostradą A 18 przez Olszynę do środkowych i północnych Niemiec oraz drogą nr 4 (E 40) przez Zgorzelec do Saksonii i południowych Niemiec. Nasilenie ruchu między Wrocławiem i Legnicą przekraczało już w 1995 r. 10 000 pojazdów na dobę.

Autostrada omija miasta, w części zachodniej, gdzie przebiega przez lasy, brak jest drugiej jezdni. Bardziej pilne byłoby jednak zbudowanie jej odgałęzienia do Zgorzelca. W Lubinie i Polkowicach są obwodnice, brak ich w Legnicy i Jaworze oraz w Głogowie, gdzie wąskim gardłem jest most na Odrze.

Kolej wycofuje się z przewozów osobowych na wielu liniach, utrzymując ruch towarowy. W sumie zamknięto dla ruchu osobowego 169 km linii (40 % całej sieci), pozbawiając dojazdu kolejowego kilka miast, m. in. Złotoryję o 17 500 mieszkańców. Dla transportu publicznego nie wykorzystuje się kolei zbudowanych na potrzeby przemysłu, np. linii Lubin – Polkowice, która mogłaby przejąć masowe dojazdy do pracy. Gdyby tę linię przedłużyć o kilkanaście kilometrów, powstałoby połączenie Lubin – Głogów, co pozwoliłoby skrócić drogę przewozu koncentratu miedzi z kopalni do huty około pięciokrotnie. Dostosowanie linii przemysłowej do przewozów pasażerskich umożliwiłoby uruchomienie Szybkiej Kolei Miejskiej na trasie Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów, na wzór gdańskiej SKM.

### **Leszczyńskie**

Byłe województwo leszczyńskie charakteryzuje się mniejszym od średniego ruchem drogowym. Przez środek województwa i największe miasta przebiega jednak ważna droga krajowa i międzynarodowa nr 5 (E 261), z Poznania do Wrocławia, o natężeniu ruchu 5000-8000 pojazdów na dobę (według pomiarów w 1995 r.). Droga ta przebiega przez przedmieścia Leszna i skrajem śródmieścia Rawicza; jedynie w Kościanie i Rydzynie korzysta z obwodnic poza miastem. Większym ruchem odznacza się także droga Leszno – Wschowa – Głogów, nie ma na niej obwodnic podobnie jak i na pozostałych drogach województwa.

Województwo odznaczało się gęstą siecią kolejową, zbudowaną jeszcze w okresie zaborów. Jednak w ostatnich latach dokonano tu wyjątkowo drastycznych redukcji, od 1985 r. zamknięto całkowicie lub tylko dla ruchu osobowego aż 266 km linii, tj. 53 % jej ogólnej długości, co jest jednym z najwyższych wskaźników regresu kolei w Polsce. Dojazd kolejowy utraciło m.in. 9 miast: Borek Wielkopolski, Gostyń, Góra, Jutrosin, Krzywiń, Miejska Górka, Pogorzela, Szlichtyngowa, Wąsosz.

### **Lubelskie**

Województwo lubelskie (w granicach z 1998 r.) w przeliczeniu na całą sieć drogową charakteryzuje się średnim natężeniem ruchu. Jednak występują tu bardzo duże kontrasty. Przez teren województwa przebiega jeden z najruchliwszych szlaków drogowych: z Warszawy do Lublina i dalej do Zamościa i Chełma, rozgałęziający się w Piaskach. Dochodzi do niego w Kurowie szlak z Radomia przez Puławy. Na odcinku Kurów – Lublin – Piaski natężenie ruchu w 1995 r. było na poziomie 11 000-12 000 pojazdów na dobę. W znacznym stopniu jest to ruch międzynarodowy, ponieważ przez teren województwa przechodzą najważniejsze drogi łączące Polskę środkową i północną z Ukrainą.



Duży jest także ruch regionalny i podmiejski na pozostałych drogach wybiegających z Lublina, zwłaszcza do Lubartowa, Łęcznej i Kraśnika. Lokalnie w czasie weekendu występuje spiętrzenie ruchu na drogach do Kazimierza Dolnego. Małym ruchem cechują się drogi na obszarach wiejskich z dala od Lublina. W żadnym mieście nie zbudowano obwodnicy, jedynie w Kraśniku istnieje pozamiejski skrót drogi nr 19. W Lublinie ruch tranzytowy odbywa się tzw. Trasą W-Z (Aleja Tysiąclecia) poza śródmieściem, ale między gęsto zaludnionymi dzielnicami miasta, trasa ta już nie wystarcza na obecne potrzeby. Uciążliwy jest także ruch tranzytowy w Puławach i Kurowie.

Aktualny plan budowy sieci autostrad nie przewiduje żadnej autostrady dla województwa. Wzrost ruchu na szlaku Warszawa – Lublin wskazuje, że pilne jest uzupełnienie go autostradą, zwłaszcza że niemożliwe jest poszerzenie obecnej drogi z uwagi na gęstą zabudowę przydrożną.

Sieć kolejowa jest rzadka, poza głównym szlakiem Warszawa – Lublin – Chełm są tu wyłącznie linie jednotorowe, bez trakcji elektrycznej. Utrudniają one stworzenie dobrego połączenia kolejowego między Warszawą i Lwowem. Obecnie pociąg bezpośredni Warszawa – Lwów – Odessa korzysta z linii Lublin – Rozwadów. Inną możliwość stwarza pociąg Warszawa – Rawa Ruska, kursujący przez Rejowiec i Hrebenne, z możliwością przesiadki w Rawie na pociąg ukraiński. Obie trasy są okrężne, nie zelektryfikowane, i nie pozwalają na rozwinięcie większej prędkości.

Brak kolei wpłynął na rozwój komunikacji autobusowej, jest ona tu najważniejszym rodzajem transportu pasażerskiego. Lublin wysunął się na pierwsze miejsce w Polsce wśród węzłów komunikacji autobusowej PKS (ponad 900 odjazdów w ciągu doby). Również w liczbie pasażerów i pasażerokilometrów autobusowych Lubelskie znajduje się w pierwszej dziesiątce województw w Polsce.

Upośledzenie komunikacyjne Lublina wyraża się także w braku lotniska pasażerskiego. Należałoby wykorzystać w tym celu mało używane lotnisko zakładowe WSK w Świdniku, ew. rozbudowując je i wyposażając w elementy terminalu pasażerskiego i handlowego.

## **Łomżyńskie**

Dawne województwo łomżyńskie należy do najbardziej upośledzonych w zakresie transportu. Sieć drogowa jest tu rzadka i o gorszej jakości. Nawierzchnię ulepszoną ma tylko 66% dróg o twardej nawierzchni, gdy średnio w Polsce 83%. Wpływa to także na rzadszą sieć autobusową. Ruch drogowy jest na poziomie 2/3 średniej krajowej. Liczba zarejestrowanych samochodów jest tu najmniejsza, poza woj. chełmskim.

Na większości dróg nie występują więc zagrożenia dla ruchu samochodowego. Teren województwa przecinają jednak ważne drogi tranzytowe o znaczeniu międzynarodowym, biegnące z południowego zachodu na północny wschód. Jedną z nich jest droga Warszawa – Białystok, prowadząca do przejścia granicznego w Kuźnicy, drugą droga Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Grajewo – Augustów, będąca najważniejszym szlakiem na Litwę i do dalszych krajów bałtyckich, wraz z alternatywnym połączeniem Ostrów Maz. – Łomża. Na tych drogach

średnie natężenie ruchu wynosiło w 1995 r. 4000-5000 pojazdów na dobę, z dużym udziałem TIR-ów.

Żadne miasto nie ma obwodnicy, wszędzie ruch odbywa się przez centrum miasta. Wąskim gardłem jest most na Narwi w Łomży, gdzie skupia się ruch z 3 dróg krajowych, w sumie ok. 8000 pojazdów na dobę. Droga przez Łomżę może być alternatywą dla "Via Baltica", jako krótsza i mniej obciążona, niż droga przez Białystok. Konieczne jednak byłoby poszerzenie jej i zbudowanie obwodnic w Łomży i Grajewie.

Łomżyńskie jest wyjątkowo upośledzone w zakresie transportu kolejowego. Przez teren województwa przechodzą trzy linie kolejowe, nie stykające się tutaj. Najważniejszą jest niewątpliwie główna linia Warszawa – Białystok, biegnąca dalej do Grodna, Wilna i Petersburga. Mniej ważna jest linia Białystok – Ełk, a jeszcze mniejsze znaczenie ma linia Ostrołęka – Łapy, od której biegnie odgałęzienie do Łomży. W 1993 r. zawieszono na nim ruch osobowy, w ten sposób Łomża stała się pierwszym miastem wojewódzkim bez pociągów pasażerskich. Pewną rekompensatą jest nowoczesny dworzec autobusowy, z którego odjeżdża ok. 300 autobusów na dobę. Wśród pozostałych 11 miast województwa tylko Grajewo korzysta z dojazdu kolejowego.

## Łódzkie

Palącym problemem najmniejszego spośród dawnych województw jest komunikacja w samej Łodzi oraz w przyległych miastach i gminach aglomeracji łódzkiej. Łódź rosła żywiłowo w XIX w. i nie uzyskała należytej rangi w systemie komunikacyjnym kraju, ani sieci ulicznej dostosowanej do nowoczesnych środków transportu. W śródmieściu przeważają zbyt wąskie ulice, obrzeżone starą zwartą zabudową; w praktyce niemożliwe jest ich poszerzenie i zwiększenie przelotowości.

Podstawą komunikacji miejskiej są wąskotorowe tramwaje korzystające z wąskich jezdni. Jedynie w nowszych dzielnicach zbudowano dla nich wydzielone torowiska. Podmiejskie linie tramwajowe, na znacznej długości jednotorowe, wybiegają do sąsiednich miast na odległość do 25 km (Ozorków). Brak jest obwodnic, ruch tranzytowy odbywa się ulicami Łodzi. Częściową poprawę przyniesie budowa autostrady, ale tylko dla kierunku południkowego i przejazdów długodystansowych. Opłaty za przejazd autostradą mogą skłonić większość kierowców do korzystania z dotychczasowych dróg i ulic.

Już w 1995 r. na drogach krajowych zbiegających się w Łodzi zanotowano ok. 90 000 pojazdów w ciągu doby. Silnie obciążone są wszystkie kierunki, najbardziej droga wylotowa na południe, do Rzgowa i Tuszyna, gdzie powstały jedne z największych w Polsce bazarów. Między Łodzią i Tuszyńskiem notowano ponad 22 000 pojazdów na dobę, co skłoniło władze do budowy tam drogi dwujezdniowej. Pozostałe drogi wylotowe mają zwykłą szerokość. W żadnym mieście, poza Ozorkowem, nie zbudowano obwodnicy pozwalającej ominąć centrum miasta. Szczególnie uciążliwy jest przejazd przez Zgierz i Pabianice, gdzie ruch tranzytowy musi korzystać z głównych ulic śródmieścia, wyposażonych w linie tramwajowe.

Radykalną poprawę mogłoby przynieść uruchomienie podziemnej kolei miejskiej

(metra). Poza Warszawą, Łódź jest miastem najbardziej predestynowanym do budowy metra, inne aglomeracje miejskie mogą łatwiej usunąć trudności komunikacyjne inwestycjami naziemnymi. Metro mogłoby także połączyć dwa główne dworce kolejowe Łodzi: Fabryczny i Kaliski. Budowa różnych systemów kolejowych w XIX w. spowodowała powstanie nie związanych ze sobą stacji: normalnotorowej Fabrycznej i szerokotorowej Kaliskiej. Obecnie są one wprawdzie połączone koleją obwodową, ale w praktyce szybszy przejazd między nimi zapewniają tramwaje i autobusy.

## Nowosądeckie

Byłe województwo nowosądeckie charakteryzuje się największymi deniwelacjami, co utrudnia transport i wydłuża trasy przewozów. Mimo niekorzystnych warunków geograficznych sieć dróg o twardej nawierzchni jest tu bardziej gęsta, niż średnio w Polsce. Drogi są jednak często kręte i w stosunku do ożywionego ruchu zbyt wąskie. Biegają z reguły środkiem bardzo długich wsi, co zwiększa niebezpieczeństwo wypadków.

Natężenie ruchu drogowego na drogach krajowych jest zbliżone do średniego w Polsce, ale szybko rośnie, w latach 1990-1995 wzrosło o 50%. Najczęstszym motywem podróży jest tu rekreacja, dlatego nasilenie ruchu wzrasta sezonowo, podczas wakacji letnich i w sezonie narciarskim. Liczne są także wyjazdy weekendowe z pobliskiego Krakowa.

Najbardziej obciążony ruchem jest szlak z Krakowa do Zakopanego, gdzie już w 1995 r. rejestrowano ponad 7000, a na odcinku Myślenice – Zabornia ponad 11 000 pojazdów na dobę. W sezonach rekreacyjnych ruch jest znacznie większy. Droga ta, zwłaszcza między Chabówką i Nowym Targiem, jest bardzo niebezpieczna z uwagi na spadki, ostre zakręty, a w zimie gołoledź. Koncentracja ruchu na tej trasie powoduje zatory i obniża wartość rekreacyjną przyległych terenów.

Ujemne skutki nadmiernego ruchu samochodowego odczuwa także Zakopane, m. in. w postaci smogu. Czynione są starania, jak dotąd bezskuteczne, aby ograniczyć ten ruch. Projekt wprowadzenia trolejbusów został odrzucony. Pewną nadzieję stwarza ukończenie budowy zbiornika czorsztyńskiego, który powinien odciągnąć od Tatr część osób szukających miejsc wypoczynku. Jednak dojazd nad Jezioro Czorsztyńskie prowadzi aż do Nowego Targu tą samą trasą, co do Zakopanego.

Zagrożeniem dla przyrody Tatr jest także nadmierny ruch samochodowy na trasie Bukowina – Łysa Polana, uwarunkowany zarówno turystyką w rejon Morskiego Oka, jak i przejściem granicznym w Łysej Polanie, otwartym dla wszystkich rodzajów przewozów. Słuszniej byłoby skierować ruch towarowy i dalekobieżny przez Jurgów, a Łysą Polanę traktować jako przejście wyłącznie turystyczne, bez ruchu towarowego.

Poza drogą do Zakopanego większym natężeniem ruchu cechują się: droga z Brzeska do Nowego Sącza oraz szlak Nowy Targ – Szczawnica – Nowy Sącz. W dni targowe wzrasta szczególnie ruch do Nowego Targu. Poza Nowym Targiem żadne miasto nie ma obwodnicy, pozwalającej ominąć śródmieście. Szczególnie uciążliwe i niebezpieczne są przejazdy przez zabytkowe centra Starego Sącza, Krościenka i Biecza.

Linie kolejowe są prawie wyłącznie jednotorowe, linia do Zakopanego jest już przeciążona ruchem. Przejazd na tej linii usprawniłoby zbudowanie łącznic w Suchej Beskidzkiej i Chabówce, eliminujące konieczność zawracania pociągów. Atrakcją turystyczną są pociągi "retro" na trasie Chabówka – Nowy Sącz.

## Olsztyńskie

Dawne województwo olsztyńskie należy do obszarów o mniejszym obciążeniu ruchem. Gęstość dróg o nawierzchni twardej jest tu o 1/3 mniejsza od średniej w Polsce, ruch drogowy mniejszy o ok. 40%, liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 mieszkańców także mniejsza od średniej. Szybszy jest natomiast wzrost ruchu, w 5-leciu 1990-1995 zwiększył się on o 50%. Wzrasta ruch rekreacyjny w kierunku pojezierzy i ruch tranzytowy na wybrzeże. Po otwarciu granicy z Rosją zapoczątkowany został także ruch międzynarodowy przez Bezledy. Do wzrostu ruchu drogowego przyczynia się regres obsługi kolejowej.

Najważniejszym i najsilniej obciążonym szlakiem drogowym jest droga nr 7 (E 77) z Warszawy do Gdańska, która na odcinku z Mławy do Olsztyńka była w 1995 r. użytkowana przez 7000-8000 samochodów dziennie. W Olsztyńku ruch dzielił się na 2 potoki, do Elbląga i do Olsztyna, oba po ok. 5000-6000 pojazdów dziennie. Inne silniej obciążone drogi to: Olsztyn – Ostróda, Olsztyn – Mrągowo i Olsztyn – Dobrze Miasto. Prawie wszędzie główne drogi przechodzą przez centra miast. Jedynie w Nidzicy i Ostródzie zbudowano obwodnice, a w Olsztynie szerokie ulice okalające śródmieście. Szczególnie w Mrągowie i Mikołajkach znaczny tranzytowy ruch samochodowy koliduje z rekreacyjnym charakterem tych miast i odbywającymi się tam imprezami.

Ze względu na rekreacyjny charakter dużej części ruchu pożądane jest wyposażenie dróg w parkingi, urządzenia sanitarne, placówki gastronomiczne i pola biwakowe. Ich rozmieszczenie powinno uwzględniać walory krajobrazowe i kulturowe oraz normy prawne ochrony przyrody.

Teren województwa był do 1945 r. dość dobrze wyposażony w sieć kolejową, obsługującą wszystkie miasta. Pierwszą fazą regresu kolei był demontaż przez wojska radzieckie w 1945 r. Drugą fazą jest obecna likwidacja lub zawieszanie ruchu pasażerskiego na wielu liniach bocznych. Od 1985 r. zamknięto w ten sposób 1/3 długości sieci, pozbawiając dojazdu kolejowego m. in. Lidzbark Warmiński, Reszel, Górowo Iławeckie, Miłomłyn i Lubawę. Zamknięte linie miały znaczenie dla ruchu turystycznego i mogły stanowić trasy kolejowych wycieczek krajoznawczych. Planowane są dalsze zamknięcia linii kolejowych.

## Opolskie

Województwo opolskie charakteryzuje się większą od średniej gęstością sieci drogowej i kolejowej. Ruch na drogach krajowych był tu w 1995 r. zbliżony do średniego, podobnie jak liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 mieszkańców. Jednak rozkład ruchu był bardzo nierównomierny. Przez środek województwa przepływa jeden z największych w skali kraju

potoków ruchu samochodowego, drogą nr 4 (E 40), a na zachód od Opola autostradą A 4. Już w 1995 r. jechało tu ponad 12 000 samochodów na dobę.

Od granicy niemieckiej przez Wrocław biegnie tu autostrada, która urywa się w Sosnowcu na zachód od Opola. Około 22 km dalej na wschód istnieje od niedawna dalszy ciąg tej autostrady, wraz z nowym mostem przez Odrę w Rogowie. Ten brakujący odcinek muszą samochody pokonywać wąskimi drogami i ruchliwymi ulicami Opola. Dla miasta Opola jest to największa uciążliwość komunikacyjna, dla prowadzących pojazdy również. Dalej na wschód brak kolejnego odcinka autostrady w rejonie Góry Świętej Anny. Uzupełnienie tych brakujących odcinków jest najpilniejszym zadaniem w realizowanym obecnie planie budowy autostrad.

Ruch na pozostałych głównych drogach rozkłada się bardziej równomiernie, z pewną koncentracją na szlakach z Opola do Krapkowic i Lublińca oraz na biegnącej skrajem województwa drodze Poznań – Kluczbork – Katowice. Duży jest ponadto ruch lokalny, osobliwością Opolszczyzny jest masowe używanie rowerów, m. in. do dojazdów do pracy między pobliskimi miejscowościami. Spośród miast Opolszczyzny poza Opolem większe niedogodności występują przy przejazdach przez Nysę, Paczków, Prudnik, Brzeg, Strzelce Opolskie, Namysłów, Kluczbork i Wołczyn.

Sieć kolejowa także tu uległa redukcji, pozostała jej część jest dość intensywnie wykorzystywana. Ciekawostką jest, że dwa odcinki przygraniczne koło Głuchołazów są eksploatowane wyłącznie przez tranzytowe pociągi czeskie; nie ma tu przejścia granicznego dla obywateli Polski.

Żeglowny odcinek Odry i Kanał Gliwicki są wykorzystywane w niedostatecznym stopniu. Stan techniczny śluz na Odrze jest zły i powinny one być wymienione na nowe. Z żeglugi na Odrze rezygnuje czeska flota śródlądowa. Po poprawie stosunków czesko-niemieckich Czesi wolą korzystać z Łaby i portu w Hamburgu, niż z Odry i portu w Szczecinie.

## Ostrołęckie

Dawne województwo ostrołęckie należy do regionów o słabszym wyposażeniu w infrastrukturę transportową. Gęstość dróg o twardej nawierzchni jest tu mniejsza od średniej w Polsce. Niektóre wsie nie mają nadal dojazdu taką drogą i są wobec tego pozbawione komunikacji autobusowej. Nizinny teren z szerokimi podmokłymi dolinami rzek utrudnia korzystanie z dróg gruntowych.

Ta sytuacja i niższy poziom rozwoju gospodarczego są także przyczyną słabszego tempa rozwoju motoryzacji, liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców jest niższa od średniej. Wyjątkiem jest wysoka liczba samochodów ciężarowych, w tym prawdopodobnie osobowo-ciężarowych używanych w rolnictwie i dowozie produktów do miast, m. in. do niezbyt odległej Warszawy.

Ruch drogowy jest średnio słabszy od przeciętnego w Polsce, ale występuje tu koncentracja na głównych drogach łączących Warszawę z północno-wschodnią Polską i krajami bałtyckimi. Na odcinku Warszawa – Wyszaków liczba pojazdów w 1995 r. sięgała aż 12 000 na dobę, na dalszym odcinku do Ostrowi Mazowieckiej 6400, od Ostrowi w kierunku Zambrowa

ok. 5000. Zarówno w Wyszkowie, jak i w Ostrowi Mazowieckiej tyle pojazdów przejeżdżało przez centrum miasta. Znaczniejszym ruchem charakteryzują się ponadto drogi Warszawa – Pułtusk – Ostrołęka – Łomża, Ostrów Mazowiecka – Łomża i Ostrołęka – Myszyniec. Żadne miasto nie ma obwodnicy dla ruchu tranzytowego. Przez teren województwa może biec alternatywna trasa "Via Baltica" z krajów bałtyckich do Warszawy i na zachód Europy.

Województwo jest również słabo wyposażone w sieć kolejową. Poza przecinającą południowy cypel województwa linią Warszawa – Białystok wszystkie pozostałe koleje są jednotorowe. Trakcję elektryczną mają linie rozchodzące się z Tłuszcza, m. in. do Ostrołęki. Niedogodne jest usytuowanie dworca kolejowego w Ostrołęce, 4 km od centrum miasta. W wyniku ekonomicznej "racjonalizacji" sieci kolejowej zawieszono ruch osobowy na trasie Ostrołęka – Małkinia, pozbawiając dojazdu m. in. Ostrów Mazowiecką. Wcześniej już zlikwidowano kurpiowską kolej wąskotorową z węzłem w Myszyńcu. Z rozkładu jazdy zniknął jedyny pociąg pospieszny łączący Ostrołękę z Warszawą, w wyniku czego szybszy jest obecnie dojazd autobusowy.

## Pilskie

Sieć dróg o nawierzchni twardej jest w województwie rzadsza o 1/3 od średniej krajowej, co jednak wystarcza do obsługi terenu województwa o rzadkiej sieci osadniczej i dużych powierzchniach lasów i terenów wojskowych. Ruch samochodowy na drogach krajowych jest o ok. 25% mniejszy od średniego, chociaż liczba samochodów miejscowych na 1000 mieszkańców jest zbliżona do średniej.

Województwo przecinają dwie krzyżujące się w Pile główne drogi: równoleżnikowa Bydgoszcz – Szczecin i południkowa Poznań – Koszalin. Obwodnica w Pile obsługuje tylko ruch równoleżnikowy, droga południkowa przecina miasto. W kierunku Poznania droga ta omija zabudowę miejską Chodzieży i Rogoźna, w kierunku Koszalina natomiast przechodzi środkiem miast Jastrowia i Okonka. W stronę Szczecina niebezpieczne jest przejście główną ulicą Wałcza. Tą samą ulicą biegnie najkrótszy szlak z Berlina do Kaliningradu o potencjalnie dużym znaczeniu międzynarodowym. Obejście Wałcza jest niezwykle trudne, ponieważ z obu stron miasta rozciągają się długie jeziora rynnowe.

Teren województwa był dawniej dobrze wyposażony w sieć kolei. Sama Piła była jednym z największych węzłów kolejowych zachodniej Polski. Już w 1945 r. wojska radzieckie rozebrały niektóre linie kolejowe, dalszy regres nastąpił w ostatnich 15 latach. Od 1985 r. zamknięto całkowicie lub tylko dla ruchu osobowego 374 km linii tj. 48 % czynnej do tego czasu sieci. Dojazdu pozbawiono m. in. 10 miast (Miroslawiec, Tuczo, Człopa, Wałcz, Ujście, Czarnków, Szamocin, Margonin, Wysoka, Łobżenica). Niektóre z pozostałych miast mają niedogodnie usytuowaną stację kolejową i w małym stopniu korzystają z transportu kolejowego (Rogoźno, Wyrzysk, Okonek).

Praktycznie nie wykorzystywana jest też droga wodna Noteci, która wiąże obszar województwa zarówno z dorzeczem Odry, jak i Wisły. Na potrzeby cywilne nie wykorzystywane są miejscowe lotniska wojskowe, jedno z nich mieści się w samej Pile.

## Piotrkowskie

Dawne województwo piotrkowskie należy do obszarów o największym obciążeniu ruchem samochodowym i kolejowym. Nie wynika to z samego charakteru województwa, ale z jego położenia między aglomeracjami warszawską i łódzką od północy a aglomeracją górnośląską od południa. Przez teren województwa przebiegają bardzo ważne i ruchliwe szlaki, o znaczeniu międzynarodowym. Średnie natężenie ruchu na drogach krajowych jest o 40-50% większe od przeciętnego w kraju.

Główne szlaki drogowe to: droga nr 1 (E 75) z Gdańska i Łodzi do Częstochowy, Katowic i na południe Europy oraz droga nr 8 (E 67) z Warszawy do Wrocławia i Pragi. Spotykają się one na obwodnicy Piotrkowa. Natężenie ruchu w kierunku Warszawy już w 1995 r. przekraczało 10 000 pojazdów na dobę (w obie strony), w kierunku Częstochowy ponad 17 000, w kierunku Łodzi do Tuszyna ok. 17 000, od Tuszyna ponad 20 000. Stosunkowo mniejszy był ruch w kierunku Wrocławia, do Bełchatowa ok. 6000 pojazdów, następnie zmniejszał się. Dość ważna jest jeszcze droga do Sulejowa, gdzie rozgałęzia się w kierunku Kielc i Lublina.

Ten intensywny ruch na szczęście omija największe miasta, w Piotrkowie i Tomaszowie Mazowieckim obwodnicami, w Radomsku droga przelotowa biegnie z dala od miasta. W trzech kierunkach z Piotrkowa drogi są wyposażone w dwie jezdnie, do Tuszyna istnieje fragment autostrady, do Częstochowy istniejąca droga ma być przebudowana na autostradę. Odczuwalny jest brak obwodnicy w Bełchatowie, przez który przeprowadzono teraz międzynarodowy szlak E 67 Warszawa – Praga.

Również linia kolejowa Warszawa – Piotrków – Katowice należy do najbardziej obciążonych ruchem osobowym i towarowym. Co prawda większość pociągów ekspresowych między Warszawą i Śląskiem kieruje się obecnie na Centralną Magistralę Kolejową omijającą miasta, ale po przebudowie torów część z nich wróciła na dawną trasę i Piotrków Trybunalski odzyskuje swoją rangę ważnej stacji pośredniej na trasie Warszawa – Katowice. Pożądana byłaby budowa stacji osobowej Opoczno na Centralnej Magistrali Kolejowej, która prawie przecina miasto.

Nie wykorzystuje się prawie wcale zbudowanej niedawno linii kolejowej Piotrków – Bełchatów. Ruch pasażerski na tej ruchliwej trasie obsługują głównie autobusy, ze względów ekologicznych pożądanym byłby większy udział kolei.

## Płockie

Dawne województwo płockie leży w samym centrum kraju i przecinają je główne szlaki drogowe: południkowa droga nr 1 (E 75) z Gdańska na Śląsk i do południowej Europy oraz równoleżnikowa droga nr 2 (E 30) z Niemiec i Poznania do Warszawy i Rosji. Krzyżują się w tradycyjny sposób na rynku w Krośniewicach. Wobec wzrostu ruchu pożądanym byłoby tu bezkolizyjne skrzyżowanie dwupoziomowe. Obie drogi mają zresztą być zastąpione autostradami. Na drodze nr 2 ruch już w 1995 r. przekraczał 10 000 pojazdów na dobę, na drodze nr 1 wynosił 7000-8000 pojazdów.

Większe znaczenie w województwie ma ponadto droga nr 10, która łączy Warszawę z Toruniem i Bydgoszczą przez Sierpc. Silnie obciążone ruchem lokalnym są podmiejskie odcinki dróg wokół Płocka. W sumie województwo charakteryzuje się średnią gęstością dróg i średnim ich obciążeniem, natomiast większą od średniej liczbą samochodów na 1000 mieszkańców, zwłaszcza ciężarowych (prawdopodobnie osobowo-ciężarowych i dostawczych używanych w rolnictwie i transporcie produktów do Warszawy i Łodzi).

Najważniejszym problemem komunikacyjnym są przeprawy przez Wisłę. W granicach województwa są dwie, w tym jedna wymaga przebudowy lub budowy nowej. Most w Płocku służy kolei i samochodom, jest już tak przeciążony ruchem, że wprowadzono zakaz przejazdu nim TIR-om, które przewozi się promem. Pilnie potrzebny jest nowy most, którego projekt już istnieje. Nowy most zbudowano w 1999 r. w Wyszogrodzie, tamtejszy stary drewniany most (najdłuższy w Europie!) był często niszczone przez krę i z uwagi na konstrukcję był niedostępny dla samochodów ciężarowych.

Rzadka sieć kolejowa wymaga wzmocnienia przez budowę drugiego toru na linii Kutno – Płock (i ew. dalej do Sierpca), którą wywozi się produkty naftowe z rafinerii płockiej. Pożądane byłoby zrealizowanie wcześniejszego projektu linii kolejowej, biegnącej w przedłużeniu CMK przez Wyszogród do Płocka i ew. dalej do Włocławka, co stworzyłoby nowe, krótsze połączenie Warszawy z Płockiem, Włocławkiem, Toruniem, Bydgoszczą i Piłą.

## **Poznańskie**

Województwo poznańskie w granicach z 1998 r. było jednym z najsilniej obciążonych ruchem drogowym i kolejowym z uwagi na wielkość Poznania i jego różnorodne kontakty, jak i z uwagi na położenie na skrzyżowaniu ważnych szlaków krajowych i międzynarodowych. Gęstość sieci drogowej jest tu większa od średniej, ale bardziej jeszcze województwo wyróżnia się rozwojem motoryzacji. W liczbie samochodów osobowych na 1000 mieszkańców (314 w 1998 r.) zajmowało drugie miejsce w Polsce, po dawnym Warszawskim.

Ruch na drogach krajowych jest tu o ok. 60% większy od średniego w Polsce. Bardzo intensywny jest także ruch lokalny w okolicy Poznania. Najważniejszą arterią jest droga nr 2 (E 30) z Niemiec przez Poznań i Warszawę do Europy wschodniej. Już w 1995 r. ruch na odcinkach podmiejskich Poznania wynosił 20-25 tys. pojazdów na dobę, na trasie do Wrześni (dwujezdniowa droga ekspresowa) 14-17 tys., a na odcinku do Pniew 10-12 tys. Droga ta obchodzi Poznań od północy, jednak przejazd obwodnicą jest bardzo uciążliwy, w poziomie ulic i torów kolejowych.

Innym miejscem newralgicznym drogi nr 2 były Pniewy, gdzie do niedawna biegła ona przez środek miasta i skręcała pod kątem prostym. Również dla innych miejscowości na trasie jest uciążliwa, zwłaszcza dla Swarzędza, gdzie ogrodzona płotem rozcina miasto. W niedalekiej przyszłości droga nr 2 powinna być zastąpiona autostradą A 2, jednak jej przebieg przez peryferie Poznania (wytyczony jeszcze przez Niemców w czasie okupacji) wywołuje sprzeciw, ponieważ ma przecinać najważniejszy teren wodonośny zaopatrujący Poznań w wodę pitną.

Drugim ważnym szlakiem o znaczeniu międzynarodowym jest droga nr 5 (E 261)



biegnąca z Wybrzeża na Dolny Śląsk i do Czech. Na odcinku do Stęszewa, gdzie kumuluje się ruch do Wrocławia i Zielonej Góry, natężenie ruchu przekraczało 12 tys. pojazdów na dobę w 1995 r., tutaj potrzebna jest druga jezdnia. Inne silnie obciążone odcinki to drogi z Poznania do Kórnik (ok. 15 tys. pojazdów, wyposażona w 2 jezdnie), Mosiny, Obornik, Pobiedzisk i Murowanej Gośliny.

Trudności komunikacyjne stwarza także sieć uliczna w samym Poznaniu. W trakcie powojennej odbudowy i rozbudowy miasta nie przewidziano odpowiedniej szerokości tras, powierzchni parkingów i garaży. Dopiero w budowanych ostatnio najnowszych dzielnicach peryferyjnych uwzględniono potrzeby rosnącej bardzo szybko motoryzacji. Obecnie gruntowna przebudowa układu komunikacyjnego Poznania jest bardzo trudna, bo nie zostawiono w tym celu rezerwy terenu. Funkcję południowej obwodnicy Poznania ma przejąć autostrada A 2.

Województwo jest jednym z najlepiej wyposażonych w sieć kolejową. W Poznaniu zbiega się 7 ważnych linii o znaczeniu krajowym, z dużym ruchem pociągów. Wokół Poznania wybudowano dwie obwodnice kolejowe, co pozwoliło usunąć całkowicie ruch towarowy z głównego dworca. Najważniejszą linię Warszawa – Poznań – Berlin przystosowuje się do dużej prędkości pociągów. Zaniebduje się natomiast i zamyka linie drugorzędne, poza Poznaniem. Od 1985 r. długość sieci kolejowej z ruchem osobowym zmalała o 40 %, dojazdu pociągami osobowymi pozbawiono nawet Śrem o 30 000 mieszkańców, trzecie co do wielkości miasto województwa, z wielkim zakładem przemysłowym.

Poznań jest pionierem w zakresie nowego środka komunikacji miejskiej – szybkiego tramwaju na estakadach i wydzielonym torowisku. Jest to wzór do naśladowania w innych dużych miastach.

## Przemyskie

Pograniczne dawne województwo przemyskie cechuje się gorszym wyposażeniem w infrastrukturę transportową i słabszym jej wykorzystaniem. Sieć drogowa i kolejowa są rzadsze niż średnio w Polsce, wyposażenie w samochody osobowe o 15 % mniejsze od średniego, dużo jest natomiast motocykli.

Ruch drogowy jest mniejszy o ok. 20% od przeciętnego w kraju i skupia się głównie na najważniejszej drodze nr 4 (E 40) z Krakowa do Lwowa. Droga ta pozbawiona jest obwodnic i przecina miasta Przeworsk, Jarosław i Przemyśl. Dotychczas jedynym przejściem granicznym na Ukrainę była Medyka, dopiero w 1998 r. otwarto drugie w Korczowej, co odciążało Przemyśl. W przyszłości ma tędy biec autostrada A 4.

Również w sieci kolejowej najważniejsza jest linia Kraków – Lwów. Przeładunek towarów ze względu na różnicę w szerokości torów następuje w Żurawicy i Medyce, wymiana wózków w wagonach pasażerskich w Przemyślu. Gdyby strona ukraińska przedłużyła tor normalny do Lwowa (obecnie sięga pod Gródek Jagielloński), to czas przejazdu z Polski do Lwowa uległby skróceniu o 2 godziny. Wznowienie ruchu tranzytowego przez Chyrów skróciłoby znacznie dojazd w Bieszczady.

## Radomskie

Byłe województwo radomskie ma rzadszą od średniej sieć dróg o twardej nawierzchni. Wyposażenie w samochody osobowe na 1000 mieszkańców jest o 1/4 mniejsze od przeciętnego w Polsce. Natomiast ruch na drogach krajowych jest na poziomie średniego, a na drogach międzyregionalnych nawet o 20% przewyższa średni. Wynika to z bliskiego sąsiedztwa Warszawy, a przede wszystkim z przebiegu bardzo ruchliwej drogi Warszawa – Kraków. Na odcinku Warszawa – Grójec, gdzie ma ona charakter dwujezdniowej drogi ekspresowej, natężenie ruchu w 1995 r. przekraczało 16 tys. pojazdów na dobę, między Grójcem i Radomiem wynosiło 12-14 tys., a między Radomiem i Skarżyskiem-Kamienną 8-11 tys.

Pozostałe główne drogi województwa to: Łódź – Radom – Lublin i Radom – Iłża – Rzeszów, ruch na nich jest mniej więcej o połowę mniejszy, niż na drodze Warszawa – Kraków. W Radomiu przejazdy tranzytowe odbywają się peryferyjnymi ulicami, ale najruchliwsza trasa Warszawa – Kraków biegnie zbyt blisko centrum, między dzielnicami miasta. Obwodnicami mijają Grójec i Szydłowiec, jedynie w Białobrzegach stanowi główną ulicę miasta.

Województwo radomskie jest komunikacyjnie całkowicie odcięte od sąsiedniego województwa siedleckiego, przez Wisłę nie ma żadnego mostu między Górą Kalwarią i Dęblinem, brak także promów.

Sieć kolejowa województwa została po 1945 r. rozbudowana, ale nie obsługuje dobrze żadnego z miast, poza Radomiem i Pionkami. Stacje w Warce, Drzewicy, Przysusze, a zwłaszcza w Szydłowcu leżą daleko od centrum. Stacja w Kozienicach została zamknięta dla ruchu pasażerskiego, mimo że doprowadzono do niej nawet trakcję elektryczną. Grójec, Mogielnica i Nowe Miasto nad Pilicą leżą przy kolei wąskotorowej, która ograniczyła ostatnio działalność do pociągów turystycznych. Kolej wąskotorową ze Starachowic do Iłży zlikwidowano.

Radom jest miastem dużym (233 000 mieszkańców) i rozległym (112 km<sup>2</sup>), toteż powinien zostać wyposażony w sieć tramwajową lub trolejbusową; istnieje nawet plan budowy linii tramwajowych, ale nie jest realizowany.

## Rzeszowskie

Województwo rzeszowskie w granicach z 1998 r. wyróżnia się bardzo dużą gęstością dróg o nawierzchni twardej, jedną z najwyższych w kraju i silnym ich obciążeniem, co wynika z dużej gęstości zaludnienia, masowych dojazdów do pracy i położenia na ważnym szlaku transportowym. Wyposażenie w samochody osobowe jest na przeciętnym poziomie, podczas gdy liczba motocykli na 1000 mieszkańców dwukrotnie przewyższa średni poziom krajowy.

Zagęszczenie ruchu występuje w Rzeszowie i wokół niego oraz na całej trasie drogi nr 4 (E 40), która łączy województwa południowe oraz Niemcy z Ukrainą. W 1995 r. poruszało się na niej 7-13 tys. pojazdów na dobę, najwięcej na odcinku między Rzeszowem i Łańcutem. Od Rzeszowa do Przeworska oraz częściowo między Sędziszowem Małopolskim i Dębicą droga nr 4 ma dwie jezdnie. W Rzeszowie i Sędziszowie Małopolskim ruch tranzytowy korzysta

z obwodnic, nie ma ich w Łańcucie i Ropczycach. Droga nr 4 ma zostać wzmocniona przez równoległą autostradę A 4, której przeprowadzenie będzie trudne z uwagi na gęstą zabudowę i bardzo rozdrobnione rolnictwo, co wywoła nieuchronne konflikty z wieloma rolnikami.

Drugim ważnym szlakiem przecinającym województwo jest droga nr 9 z Warszawy, na której największy potok pojazdów (ok. 10 000 na dobę) występuje na południe od Rzeszowa; w Babicy dzieli się na dwa kierunki: do Sanoka oraz do Krosna i przejścia granicznego na Słowację w Barwinku.

Drogi Rzeszowskiego są intensywnie wykorzystywane przez bardzo rozgałęzioną sieć autobusową PKS. Rzeszów zajmuje drugie miejsce w kraju (po Lublinie) pod względem rozmiarów ruchu autobusowego (ponad 800 odjazdów na dobę).

Rzadka sieć kolejowa cechuje się koncentracją ruchu na głównej linii Kraków – Rzeszów – Przemyśl, która służy także przewozom na Ukrainę. Zbudowana po wojnie kolej z Rzeszowa do Tarnobrzega była słabo wykorzystywana, w 2000 r. zawieszono na niej ruch. Pociągi dalekobieżne kursują dłuższymi trasami przez Stalową Wolę lub Mielec. Mały ruch cechuje także lotnisko Rzeszowa w Jasionce, zawieszono tu regularne loty pasażerskie.

## Siedleckie

Dawne województwo siedleckie jest na ogół słabiej wyposażone w infrastrukturę transportową, równocześnie jednak leży na trasach ważnych połączeń krajowych i międzynarodowych. Gęstość dróg o nawierzchni twardej jest tu mniejsza od średniej, wyposażenie w samochody osobowe też, wyższe natomiast w samochody ciężarowe, w tym dostawcze i osobowo-ciężarowe, zaopatrujące zwłaszcza Warszawę. Ruch na drogach krajowych jest przeciętnie nieco większy od średniego, ale rozkłada się bardzo nierówno, koncentrując się zwłaszcza na 2 ciągach: z Warszawy do Terespoła i z Warszawy do Lublina.

Główna droga nr 2 (E 30) Warszawa – Siedlce – Terespol jest najważniejszym szlakiem dla przewozów samochodowych między Europą zachodnią i wschodnią. Na odcinku z Warszawy do Mińska Maz., gdzie nie powinno być tranzytu ciężarowego (kierowany jest na drogę obwodową przez Górę Kalwarię), pomiar w 1995 r. wykazał ok. 12 tys. pojazdów na dobę, na odcinku Mińsk – Siedlce 9-10 tys., dalej na wschód ok. 6 tys. Na drodze tej obwodnicę dla ruchu tranzytowego mają tylko Siedlce, w Mińsku i Kałuszynie cały ruch przetacza się główną ulicą miasta. Odciążenie tych miast nastąpi być może dopiero po wybudowaniu autostrady A 2.

Prawie równy potok pojazdów przemieszcza się drogą nr 17 z Warszawy do Lublina. Natężenie ruchu w 1995 r. na odcinku z Warszawy do Garwolina wynosiło ok. 10 tys. pojazdów na dobę, za Garwolinem 7-8 tys. Dla tej trasy nie przewidziano autostrady w obecnym planie budowy autostrad, mimo że jest to ważne połączenie Ukrainy z centralną Polską i wybrzeżem bałtyckim. I na tej drodze brak obwodnic, jest ona główną, uciążliwą ulicą w Garwolinie.

Pozostałe drogi województwa mają mniejsze znaczenie, ich sieć jest zresztą dość rzadka, do niektórych miejscowości prowadzą tylko drogi gruntowe. Również sieć kolejowa jest rzadka i poza głównymi liniami (Warszawa – Terespol, Warszawa – Lublin) cechuje się małym

ruchem. Na linii Siedlce – Małkinia zawieszono ruch pociągów osobowych, postponując w ten sposób m. in. Sokołów Podlaski z 18 tys. mieszkańców. Dla ruchu pasażerskiego nie wykorzystuje się też linii Pilawa – Mińsk Maz. – Tłuszcz.

## Sieradzkie

W nieco podobnej, jak Siedleckie, sytuacji komunikacyjnej znajduje się byłe woj. sieradzkie. I tu sieć dróg o nawierzchni twardej oraz linii kolejowych jest rzadsza niż średnio w Polsce. Do niektórych miejscowości prowadzą tylko drogi gruntowe. Teren województwa w okresie zaborów stanowił celowo zaniedbywane pogranicze imperium rosyjskiego. Linie kolejowe zbudowano tu dopiero w XX wieku.

Obecnie nadrabia się te opóźnienia. Wyposażenie ludności w samochody osobowe i ciężarowe jest lepsze od przeciętnego, na co wpłynęło być może sąsiedztwo Łodzi. Ruch drogowy jest przeciętnie nieco mniejszy niż średnio w kraju. Rozkłada się bardzo nierówno w przestrzeni. Najsilniej obciążona przewozami jest główna oś gospodarcza, którą tworzy zurbanizowany i uprzemysłowiony ciąg miast przy trasie Łódź – Kalisz (Łask, Zduńska Wola, Sieradz). Natężenie ruchu w 1995 r. wynosiło tu 12-14 tys. pojazdów na dobę.

Do bardziej obciążonych należą też odcinki Sieradz – Złoczew i Łódź – Poddębice – Uniejów. Przez południową część województwa przebiega droga międzyregionalna i międzynarodowa nr 8 (E 67) z Warszawy do Wrocławia. Jednak ruch na niej nie jest zbyt wielki, w granicach 3-4 tys. pojazdów na dobę. Wzrasta do ponad 6 tys. na zachód od Wielunia, zwłaszcza po połączenie z drogą z Sieradza przez Złoczew, która była dawniej drogą międzynarodową E 67 i nadal służy przejazdowi międzyregionalnym, zwłaszcza między Łodzią i Wrocławiem. Żadne z miast województwa nie dysponuje obwodnicą pozwalającą pojazdom samochodowym ominąć zabudowę miejską.

Rzadką sieć kolejową tworzą 3 linie. Dwie ważniejsze to linia z Łodzi do Wrocławia przez Sieradz i przedwojenna magistrala węglowa z Górnego Śląska do Gdyni. Krzyżują się na przedmieściu Zduńskiej Woli bez wspólnej stacji i możliwości dogodnej przesiadki. Łączność między nimi zapewniają lokalne pociągi między stacjami Zduńska Wola i Zduńska Wola Karsznice. Trzecia linia kolejowa, Kępno – Herby Nowe, nie ma połączenia z pozostałymi w granicach województwa.

## Skierniewickie

Dawne województwo skierniewickie należy do mniejszych, ale jest równocześnie jednym z najważniejszych w sieci komunikacyjnej kraju, ze względu na swoje położenie między dwoma największymi miastami Polski. Przecinają je drogi wylotowe z Warszawy i Łodzi oraz połączenia tych miast ze sobą. To samo dotyczy także linii kolejowych.

Gęstość dróg jest tu wyższa od średniej, liczba samochodów na 1000 mieszkańców także wyższa. Szczególnie duża jest liczba samochodów ciężarowych, w tym osobowo-ciężarowych,

służących drobnej wytwórczości i dowozowi produktów do Warszawy i Łodzi. Pod względem liczby samochodów ciężarowych na 1000 mieszkańców, województwo zajmuje czwarte miejsce w Polsce.

Natężenie ruchu drogowego należy do najwyższych w Polsce, na drogach krajowych przewyższało w 1995 r. o 70%, a na drogach międzyregionalnych o 44% średni poziom ogólnopolski. Przez północną część województwa przebiega bardzo ważna droga krajowa i międzynarodowa nr 2 (E 30) z Warszawy do Poznania, a tym samym z Rosji do Niemiec, o dużym ruchu tranzytowym. Na odcinku z Warszawy do Sochaczewa rejestrowano w 1995 r. ok. 15 tys. pojazdów na dobę, z Sochaczewa do Łowicza ok. 11 tys. Brak obwodnicy w Sochaczewie powoduje, że cały ruch przetacza się główną ulicą miasta, co prowokuje protesty mieszkańców i blokadę drogi.

Przez południowo-wschodnią część województwa biegnie inna ważna droga, nr 8 (E 67) z Warszawy do Katowic i Wrocławia. Ruch na niej jest równie wielki (ok. 15 tys. pojazdów między Warszawą i Rawą Mazowiecką, 10-12 tys. między Rawą i Tomaszowem Maz.), ale mniej uciążliwy, bo ta trasa jest wyposażona w dwie jezdnie i obwodnice miast (Mszczonów, Rawa Maz.). Odgańlenie z Rawy do Łodzi, będące najdogodniejszym połączeniem Warszawy z Łodzią, przecina Brzeziny.

Uderza brak prostoliniowego połączenia dwóch największych miast Polski i to zarówno w sieci drogowej jak i kolejowej. Dlatego budowę autostrady A 2 powinno zacząć się od odcinka Łódź – Warszawa, a nie od zachodniej Wielkopolski, gdzie natężenie ruchu jest mniejsze.

Również linie kolejowe Skierniewickiego, w tym połączenia Warszawy z Poznaniem, Łodzią i Katowicami, należą do najbardziej ruchliwych i najważniejszych w kraju, wszystkie są dwutorowe i zelektryfikowane.

## Słupskie

W przeciwieństwie do wyżej wymienionego Skierniewickiego dawne województwo słupskie jest jednym z mało obciążonych przewozami. Wynika to z małej gęstości zaludnienia, braku wielkich miast i ciężkiego przemysłu oraz peryferyjnego położenia. Gęstość dróg o nawierzchni twardej jest o 36% mniejsza, liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców o ok. 25% mniejsza, ruch na drogach krajowych mniejszy o 30%, a na drogach międzyregionalnych nawet o 43% w stosunku do wartości średnich w Polsce.

Główna droga województwa, nr 6 (E 28) z Gdańska do Szczecina, wykazuje natężenie ruchu rzędu 5000 pojazdów na dobę. Poza nią bardziej obciążone są krótkie odcinki: Słupsk – Ustka i Chojnice – Człuchów, po 6-7 tys. pojazdów na dobę. Na obszarze nadmorskim następuje znaczny wzrost ruchu w sezonie letnim, zwłaszcza na drogach do Ustki, Łeby i Rowów. Brak jest obwodnic, które przy stosunkowo niewielkim ruchu nie są pilnie potrzebne. Jedynie w Słupsku główna droga nr 6 jest bardziej uciążliwa, przecinając śródmieście tuż pod zabytkowym zamkiem.

Teren województwa w czasach niemieckich był dobrze wyposażony w sieć kolejową,

m.in. dzięki prywatnym liniom lokalnym. W 1945 r. wkraczające wojska radzieckie zdemontowały 268 km linii, których już nie odbudowano. W późniejszych latach, zwłaszcza po 1985 r., zamknięto dla ruchu osobowego lub całkowicie jeszcze dalsze 175 km, w sumie więc sieć kolejowa straciła ponad 60 % swej długości. Rozebrano także drugi tor na głównej linii Gdańsk – Szczecin. Zelektryfikowana jest tylko linia Gdańsk – Szczecin i połączenie Słupsk z Ustką.

Słupsk przez długi czas korzystał z komunikacji lotniczej dzięki sąsiedztwu lotniska na wschód od miasta. Mała frekwencja pasażerów spowodowała zawieszenie lotów pasażerskich.

W granicach województwa są dwa porty morskie – Ustka i Łeba. Wobec braku możliwości przyjmowania większych statków ich znaczenie handlowe jest znikome, służą głównie jako porty rybackie i sportowe. Należałoby szerzej wykorzystać je dla przybrzeżnej żeglugi pasażerskiej, połączonej ze zwiedzaniem niezwykle atrakcyjnego Słowińskiego Parku Narodowego ze słynnymi ruchomymi wydmami.

## Suwalskie

Byłe województwo suwalskie wyróżnia się ekstremalnie niektórymi wskaźnikami wśród województw. Ma najrzadszą sieć dróg o twardej nawierzchni, prawie o połowę rzadszą od średniej. Cechuje się też najmniejszym ruchem drogowym, w 1995 r. na drogach krajowych stanowił on tylko 48%, a na drogach międzyregionalnych zaledwie 33% średniego natężenia ruchu w Polsce. Przyczynami tego stanu rzeczy są: rzadkie zaludnienie, słaba urbanizacja, niewielkie uprzemysłowienie, wreszcie narażone położenie przy braku do niedawna ruchu międzynarodowego. Dopiero od niewielu lat istnieją przejścia graniczne na Litwę (Ogrodniki, Budzisko) i do obwodu kaliningradzkiego (Gołdap).

Stosunkowo najliczniej uczęszczane są szlaki Grajewo – Augustów – Suwałki i Grajewo – Elk (po 3-5 tys. pojazdów na dobę). Sezonowo wzrasta ruch turystyczny w Krainie Wielkich Jezior Mazurskich, zwłaszcza w rejonie popularnych miejscowości wypoczynkowych (Mikołajki, Giżycko, Węgorzewo), a także w okolicy Augustowa i jeziora Wigry. W miastach Suwalskiego nie ma obwodnic dla ruchu samochodowego, dotychczas wobec małej liczby pojazdów nie były one potrzebne. Wzrastający obecnie ruch ciężarowych TIR-ów na Litwę stał się bardzo uciążliwy, szczególnie dla Suwałk i Augustowa, stąd postulaty budowy obwodnicy w Suwałkach. Augustów jest otoczony jeziorami, dlatego przeprowadzenie tu obwodnicy jest praktycznie niemożliwe.

Ruch drogowy wzrósłby znacznie, gdyby zgodnie z postulatami Rosji zbudować tu drogę tranzytową z Białorusi do obwodu kaliningradzkiego, w celu ominięcia Litwy. Wpłynęłoby to bardzo niekorzystnie na stan środowiska przyrodniczego tego regionu, zaliczanego do "Zielonych Płuc Polski".

Zachodnia część województwa była wyposażona w gęstą sieć kolejową. Niestety demontaż w 1945 r. i obecna "racjonalizacja" sieci skróciły jej długość o ok. 58 %. Zagrożone zamknięciem są nawet istniejące linie, przecinające Krainę Wielkich Jezior, ze względu na niewielką liczbę pasażerów. W sezonie kursują tu dodatkowe pociągi.

Suwalszczyzna z uwagi na peryferyjne położenie i atrakcyjność turystyczną powinna być wyposażona w lotnisko, czynne chociażby sezonowo, dostępne dla mniejszych samolotów pasażerskich.

Wznowienie żeglugi na całej długości Kanału Augustowskiego, aż do Niemna, wydaje się niemożliwe ze względów technicznych i politycznych.

## Szczecińskie

Województwo szczecińskie mimo narożnego położenia należy do najważniejszych w sieci transportowej kraju. Tu znajdują się dwa wielkie porty morskie, położone najbliżej otwartego oceanu i również najbliżej Skandynawii. Sąsiedztwo Niemiec sprzyja bardzo ożywionej wymianie towarowej i ruchowi osobowemu. Sam Szczecin jest największym miastem północno-zachodniej Polski, celem wielu przejazdów i potoków towarowych.

Występuje kontrast między aglomeracją miejsko-przemysłową Szczecina a rzadko zaludnionymi obszarami wiejskimi i leśnymi. Sieć dróg o nawierzchni twardej jest rzadsza o 19% w stosunku do średniej krajowej. Ruch na drogach krajowych jest mniejszy o 14%, na drogach międzyregionalnych natomiast nieco wyższy od średniego w Polsce.

Ruch koncentruje się zwłaszcza w Szczecinie i jego okolicy. Najbardziej obciążone są odcinki ze Szczecina do Goleniowa (ok. 12 tys. pojazdów na dobę w 1995 r.) i Stargardu Szczecińskiego (ok. 10 tys. pojazdów), następnie do przejść granicznych w Lubieszynie i Kołbaskowie (po 7-8 tys.), z kolei droga Szczecin – Gorzów Wielkopolski i podmiejski odcinek Szczecin – Gryfino (po ok. 7 tys.). Po ok. 5-6 tys. pojazdów na dobę zanotowano w 1995 r. na trasach z Goleniowa do Świnoujścia i z Goleniowa do Płotów oraz ze Szczecina do Polic. Na trasach nie biegnących w kierunku Szczecina ruch jest znacznie mniejszy, sezonowo wzrasta w pobliżu wybrzeża morskiego.

Sieć drogowa Szczecińskiego na ogół dość dobrze spełnia swoje zadanie, wokół Szczecina biegnie autostrada, odcinek Szczecin – Goleniów wyposażono w dwie jezdnie, a sam Goleniów w obwodnicę. W innych miastach brak obwodnic. W celu usprawnienia ruchu ze Szczecina w głąb kraju pożądanym byłoby poszerzenie odcinków Szczecin – Stargard Szczeciński i Szczecin – Pyrzyce lub budowa drugich jezdni, ponadto budowa obwodnic wokół Stargardu i Pyrzyce. Mniej pilna jest planowana autostrada A 3, ponieważ istniejący ruch nie wymaga jeszcze jej budowy, ew. należałoby ją ograniczyć do odcinka Szczecin – Pyrzyce. Niecelowe byłoby przedłużanie niemieckiej autostrady Berlin – Szczecin według dawnych planów na wschód. Miała ona łączyć Berlin z Królewcem przez środek Pojezierza Pomorskiego. Taki przebieg nie jest obecnie potrzebny, zniszczyłby częściowo walory rekreacyjne pojezierza.

Województwo szczecińskie miało dawniej gęstą sieć kolejową. Pierwszy etap jej regresu nastąpił w 1945 r., kiedy demontaż prowadziły ekipy radzieckie. Od lat pięćdziesiątych następuje stopniowa likwidacja kolei lokalnych i wąskotorowych przez PKP. Tylko w latach 1985-2000 zamknięto 383 km linii, w tym 232 km normalnotorowych i 151 km wąskotorowych. Ofiarą demontażu w 1945 r. padła m. in. linia Kamień Pomorski – Trzebiatów, która byłaby bardzo przydatna do obsługi rozbudowanych ośrodków wczasowych na tym odcinku wybrzeża,

może warto ją odbudować? Ostatnio zamknięto również atrakcyjną turystycznie kolej wąskotorową do Ińska. Dla ruchu osobowego pozostało jeszcze 85 km czynnych linii wąskotorowych, najwięcej w Polsce.

Demontaż kolei po II wojnie światowej objął także połączenia Świnoujścia na wyspie Uznam. Odtąd Świnoujście korzysta tylko z kolei na wyspie Wolin. Po stronie niemieckiej odbudowano kolej z Ahlbeck do granicy polskiej, przedłużenie jej do Świnoujścia przyczyniłoby się do wzrostu ruchu turystycznego.

Dawne lotnisko Szczecina w Dąbiu zostało zlikwidowane, portem lotniczym Szczecina jest obecnie lotnisko wojskowe koło Goleniowa odległe 45 km od Szczecina. Jego lokalizacja jest niedogodna dla miasta, sprzyja natomiast wykorzystywaniu lotnictwa przez ruch rekreacyjny na wybrzeże szczecińskie.

W granicach województwa leżą dwa spośród czterech głównych portów morskich Polski. Port szczeciński jest oddalony 65 km od otwartego morza i dostępny tylko pogłębionym torem wodnym przez Zalew Szczeciński, jego głębokość nie pozwala dopływać tu największym statkom. Dlatego rozbudowano port w Świnoujściu, który przyjmuje duże statki. Szczecin jest najbliższym portem morskim dla Berlina i tę okoliczność należałoby wykorzystać, zwłaszcza podczas obecnej rozbudowy Berlina. Niestety polska żegluga śródlądowa jest w stanie zapaści i nie wykorzystuje swoich szans. Zaniechano nawet rejsów pasażerskich ze Szczecina do Świnoujścia i Międzyzdrojów, które cieszyły się dawniej dużym powodzeniem. Między portami niemieckimi i polskimi po Zalewie Szczecińskim kursują wyłącznie statki niemieckie.

Poważnym problemem komunikacyjnym jest przekraczanie szerokiej doliny Odry i jej dwóch ramion. W samym Szczecinie liczba mostów jest zbyt mała, ich przepustowość niedostateczna, budowana od dawna Trasa Zamkowa ciągle nie ukończona.

Jeszcze bardziej podzielone jest Świnoujście, gdzie brak w ogóle mostów przez Świnę i trwa dyskusja nad celowością budowy mostu lub tunelu; zdolność przewozowa promów jest zbyt mała. Istnieją poważne argumenty za utrzymaniem trudnej dostępności lewobrzeżnego Świnoujścia ze względu na jego charakter uzdrowiskowy i wczasowy. Budowa mostu lub tunelu i otwarcie przejścia granicznego dla ruchu samochodowego (obecne przejście służy tylko pieszym i rowerzystom) spowoduje znaczny wzrost ruchu drogowego wraz z jego uciążliwością. Świnoujście stałoby się miejscowością przelotową dla masowych przejazdów z Niemiec na polskie wybrzeże.

## **Tarnobrzесьkie**

Byłe województwo tarnobrzесьkie ma sieć dróg o nawierzchni twardej bardziej gęstą niż średnio w kraju, a jednocześnie obciążoną w małym stopniu. Ruch na drogach krajowych był tu w 1995 r. mniejszy od średniego o 24%, a na drogach międzyregionalnych mniejszy o 46% (jeden z najniższych w kraju). Wpływa na to fakt, że najważniejsze szlaki drogowe omijają województwo, stosunkowo najruchliwsze są odcinki drogi nr 9 z Warszawy do Rzeszowa (4-6 tys. pojazdów na dobę) oraz drogi w sąsiedztwie największych miast (Stalowa Wola, Tarnobrzeg, Sandomierz). Stosunkowo słaby ruch jest w części wynikiem kryzysu w przemyśle



siarkowym, który był uprzednio motorem rozwoju województwa. W Tarnobrzegu i Sandomierzu główne drogi przelotowe omijają śródmieścia, w innych miastach brak obwodnic.

Województwo tarnobrzesckie uzyskało w okresie powojennym wyjątkowo dużo inwestycji kolejowych, długość linii kolejowych normalno- i szerokotorowych wzrosła tu ponad dwukrotnie. Nowe linie są jednak słabo wykorzystane. Linia Hutniczo-Siarkowa służy tylko międzynarodowym przewozom kolejowym, na liniach z Tarnobrzega do Włoszczowic, wraz z odgałęzieniem do Połańca oraz z Tarnobrzega do Rzeszowa zawieszono ruch osobowy.

Budowa nowych mostów przez Wisłę (dwóch kolejowych i drogowego w Nagnajowie) zintegrowała tereny po obu stronach rzeki. Nie wykorzystana jest Wisła, którą miano dowozić węgiel do elektrowni w Połańcu.

## Tarnowskie

Dawne województwo tarnowskie wyróżnia się jedną z najgęstszych sieci drogowych w Polsce, długość dróg o twardej nawierzchni na 100 km<sup>2</sup> przekracza tu o 83% średnią gęstość w kraju, mimo urozmaiconego podgórskiego terenu. Natomiast liczba zarejestrowanych tu samochodów, zarówno osobowych jak i ciężarowych na 1000 ludności jest niższa od średniej.

Mimo to drogi województwa są obciążone ruchem bardziej niż średnio, krajowe ogółem o 28%, w tym międzyregionalne o 36%. Wynika to z położenia województwa na głównym południowym szlaku równoleżnikowym z Niemiec, Śląska i Krakowa do Przemyśla i na Ukrainę (droga nr 4, E 40). Natężenie ruchu na tym szlaku wynosiło w 1995 r. od ok. 7000 w okolicach Dębicy do ok. 17 000 pojazdów na dobę między Brzeskiem i Krakowem.

Silniej obciążone były także drogi poprzeczne: z Brzeska do Nowego Sącza, z Pilzna do Jasła i z Tarnowa do Szczucina (po 4-5 tys. pojazdów na dobę). Mimo tak dużego i szybko rosnącego ruchu do niedawna w żadnym mieście, poza Dębicą, nie zbudowano obwodnicy omijającej zabudowę miejską. Szczególnie niekorzystna sytuacja była w Tarnowie, gdzie ruch tranzytowy poprowadzony był dość wąskimi ulicami w pobliżu śródmieścia. Obecnie sytuację powinna poprawić oddana ostatnio do użytku obwodnica Tarnowa, a w przyszłości planowana autostrada A 4.

Innym problemem komunikacyjnym jest brak przepraw mostowych przez Wisłę, jedyny most w granicach województwa, w Szczucinie, jest odległy 70 km od następnego w górę rzeki, w Nowym Brzesku.

Biegnąca przez środek województwa główna linia kolejowa z Krakowa do Przemyśla jest też silnie obciążona ruchem, lokalnym, międzyregionalnym i międzynarodowym. Znaczenie międzynarodowe ma także linia Tarnów – Stróże – Nowy Sącz – Muszyna, również silnie obciążona ruchem, m. in. do Krynicy i w Bieszczady. Z uwagi na trudności terenowe nie można jej uzupełnić o drugi tor.

Przewidywana już w Planie 6-letnim kolej z Kielc przez Busko Zdrój do Tarnowa nie doczekała się realizacji. Miała ona skrócić dojazd z centrum kraju do Tarnowa i na Słowację.

## Toruńskie

Województwo toruńskie pod względem niektórych wskaźników jest jednym ze średnich w Polsce. Średnia jest gęstość dróg o twardej nawierzchni i wyposażenie w samochody osobowe, ruch drogowy tylko o 15% jest mniejszy od średniego krajowego. Mniejsza od średniej jest liczba samochodów ciężarowych na 1000 ludności, szczególnie dużo jest natomiast motocykli.

Przez województwo przebiegają ważne trasy komunikacyjne. Do najważniejszych należy droga nr 1 (E 75) z Gdańska do Łodzi, na Góry Śląsk i południe Europy. W granicach województwa przekracza ona dwukrotnie Wisłę, w Świeciu i w Toruniu. Most w Toruniu był jej wąskim gardłem, ponieważ skupiał cały ruch miejski i lokalny Torunia i okolic. Drugim wąskim gardłem był przejazd pod torami kolejowymi na Podgórzu. W 1998 r. otwarto nowy most przez Wisłę na wschód od miasta, wraz z odcinkiem autostrady, który poprawił sytuację. Droga nr 1 poza Toruniem nie przecina żadnego miasta, omijając Chełmżę i Chełmno. Planowana wzdłuż niej autostrada ma przekraczać Wisłę dalej na północ, w rejonie Grudziądza.

Drugim ważnym szlakiem międzyregionalnym jest droga nr 10 z Bydgoszczy do Warszawy. Jej przebieg przez Toruń jest bardzo niedogodny, trasą łamaną w sąsiedztwie śródmieścia. Między Toruniem i Bydgoszczą istnieją alternatywne drogi po obu stronach Wisły. Dość ważna jest ponadto droga Toruń – Brodnica – Olsztyn. Pilna jest budowa obwodnicy w Grudziądzu, ponieważ główna droga nr 16 przebiega wąskimi ulicami śródmieścia, kolidując z komunikacją tramwajową.

Województwo posiadało gęstą sieć kolejową, złożoną częściowo z linii lokalnych, o niskim standardzie technicznym. Te linie już zlikwidowano, w okresie powojennym długość eksploatowanej sieci kolejowej zmalała o 30%. Dojazd kolejowy utraciło kilka miast, m. in. zabytkowe Chełmno o 22 000 mieszkańców. W samym Toruniu lokalizacja głównego dworca kolejowego na drugim brzegu Wisły jest niedogodna i zwiększa dodatkowo obciążenie jedyne go w mieście mostu.

Toruń był niegdyś ważnym portem śródlądowym, obecnie bez znaczenia. Warto byłoby wznowić chociaż żeglugę turystyczną ze względu na rangę Torunia, zaliczonego niedawno przez UNESCO do obiektów światowego dziedzictwa kulturowego. Wycieczka statkiem na trasie Toruń – Chełmno – Grudziądz – Gniew – Gdańsk (ew. Malbork) mogłaby stać się międzynarodową atrakcją turystyczną.

## Wałbrzyskie

Dawne województwo wałbrzyskie jest jednym z obszarów regresu gospodarczego, wynikającego m. in. z likwidacji górnictwa i przestarzałego przemysłu. Również gospodarka komunalna i infrastruktura komunikacyjna cechują się tu znaczną dekapitalizacją. Spośród wszystkich dawnych województw Wałbrzyskie wykazało najmniejszy przyrost sieci dróg o nawierzchni twardej w okresie powojennym. Mimo to sieć ta jest nadal gęstsza niż średnio w kraju.

Obciążenie dróg ruchem samochodowym jest o ok. 20% mniejsze od średniego. Wyposażenie ludności w samochody osobowe należy do najniższych w Polsce. Największym ruchem odznaczają się dwa szlaki międzynarodowe przecinające teren województwa: droga nr 8 (E 67) z Wrocławia przez Ząbkowice Śląskie, Kłodzko i Kudowę Zdrój do Pragi oraz droga nr 5 (E 261) z Wrocławia przez Świdnicę i Bolków do Jeleniej Góry, gdzie ma połączenie z drogą nr 3 prowadzącą przez Jakuszyce do Czech.

Bardziej ożywiony ruch panuje także między blisko siebie położonymi miastami tworzącymi małe aglomeracje: wałbrzyską (Wałbrzych, Szczawno Zdrój, Boguszków-Gorce, Świebodzice, Jedlina Zdrój, Głuszyca) oraz dzierzoniowską (Dzierżonów, Bielawa, Pieszyce, Piława Górna). Ciasno zabudowane miasta nie mają na ogół objazdów dla ruchu tranzytowego. Usprawniono jedynie przejazd drogami międzynarodowymi, budując obwodnice w Niemczy, Ząbkowicach Śląskich, Kłodzku i Świdnicy. W Polanicy Zdroju i Kudowie Zdroju droga międzynarodowa biegnie poza zabudową miejską. Najtrudniejsze warunki przejazdu są w Wałbrzychu, na co składają się kręte i wąskie ulice oraz duże deniwelacje. Podobne warunki panują w mniejszej Nowej Rudzie.

Poszczególne części województwa są poddzielane od siebie pasmami górskimi, przez które prowadzą górskie drogi o licznych zakrętach i serpentynach. Podnosi to atrakcyjność krajoznawczą dla ruchu rekreacyjnego, ale stanowi utrudnienie dla codziennego ruchu gospodarczego.

Teren województwa był bardzo dobrze wyposażony w sieć kolejową. Mimo górskiego terenu należała ona do najgęstszych w kraju. Likwidacja linii nierentownych, w tym dawnych prywatnych, doprowadziła do zmniejszenia długości sieci o 38%. Zamknięto m. in. ważne dla ruchu turystycznego linie Świdnica – Jedlina Zdrój i Strzegom – Bolków, dojazd kolejowy utraciły ponadto Szczawno Zdrój, Walim, Niemcza, Przerzeczyn Zdrój, Srebrna Góra, Radków, Złoty Stok i wiele innych miejscowości. Spośród pozostałych czynnych linii szczególnie atrakcyjne dla turystów są trasy z Wałbrzycha do Kłodzka z najdłuższymi w Polsce tunelami oraz z Kłodzka do Kudowy Zdroju.

## Włocławskie

Byłe województwo włocławskie ma zbliżoną do średniej gęstość dróg o nawierzchni twardej. Wyposażenie ludności w samochody osobowe jest tu mniejsze od średniego w kraju. Ruch pojazdów na drogach krajowych jest mniejszy o ok. 25% od średniego, natomiast na drogach międzyregionalnych jest prawie równy średniemu. Wpływa na to przede wszystkim droga nr 1 (E 75) przebiegająca z Torunia do Łodzi przez Włocławek, na której w 1995 r. notowano 7-10 tys. pojazdów na dobę. Drugą co do ważności jest droga nr 10 z Warszawy do Bydgoszczy, przecinająca północną część województwa, przez Lipno, z ruchem 4-5 tys. pojazdów na dobę.

Na terenie województwa brak prawie zupełnie obwodnic wokół miast dla ruchu tranzytowego. Dotyczy to także Włocławka, przez którego centrum przebiega droga nr 1. Również dojazd do jedyne na terenie województwa mostu przez Wisłę (jeśli pominąć zaporę),

proceedzi przez śródmieście Włocławka. Obwodnicą drogi nr 1 mógłby stać się zbudowany z wyprzedzeniem odcinek autostrady A 1. Jedynie w Lipnie droga przelotowa przebiega poza zabudową miejską.

Teren województwa przecinają nieliczne normalnotorowe linie kolejowe, które stykają się poza województwem. Dotychczas istniała tu gęsta sieć kolei wąskotorowych, budowana zwłaszcza na potrzeby cukrowni. Obecnie koleje te są stopniowo likwidowane, co pozbawia dojazdu kolejowego położone przy nich małe miasta.

W środku województwa rozciąga się największy w Polsce sztuczny zbiornik wodny, powstały przez spiętrzenie Wisły zaporą we Włocławku. Nie jest on prawie wcale wykorzystany przez żeglugę i w celach rekreacyjnych. Uruchomienie lokalnej żeglugi turystycznej do Płocka i Torunia oraz ośrodka sportów wodnych w Dobrzyniu nad Wisłą mogłoby wpłynąć dodatnio na aktywizację gospodarczą województwa.

## Wrocławskie

Województwo wrocławskie (w granicach z 1998 r.) jest jednym z najważniejszych w sieci komunikacyjnej Polski, zarówno drogowej, jak i kolejowej. Gęstość sieci drogowej i kolejowej jest większa od średniej, a obciążenie ruchem bardzo duże. Na sieci dróg krajowych zarejestrowano w 1995 r. o 18% więcej pojazdów na dobę, a na drogach międzyregionalnych nawet o 38% więcej w porównaniu z wartościami przeciętnymi w Polsce. Wyposażenie ludności w samochody osobowe przewyższa o 15% średni poziom krajowy.

Duży ruch na drogach międzyregionalnych wynika z rangi węzła wrocławskiego, w którym spotykają się drogi międzynarodowe E 67 i E 261 z 4 kierunków: z Warszawy przez Oleśnicę, z Poznania przez Trzebnicę, z Pragi przez Kudowę Zdrój i Kłodzko oraz z Jeleniej Góry przez Świdnicę. Ponadto przy południowej granicy Wrocławia biegnie autostrada A 4 (E 40) z Niemiec na Górny Śląsk. Największym ruchem odznacza się odcinek drogi z Wrocławia do Oleśnicy, wyposażony w 2 jezdnie (ok. 15 tys. pojazdów na dobę). Na autostradzie notowano w 1995 r. ponad 10 tys. pojazdów, na drodze do Trzebnicy 9 tys., na drogach do Kłodzka, Środy Śląskiej (nr 94) i Brzegu (na prawym brzegu Odry) po ok. 7 tys., nieco mniej na drodze do Świdnicy.

Miasto Wrocław nie jest przygotowane na taką falę pojazdów. Nie wykorzystano zniszczenia miasta w 1945 r. do gruntownej przebudowy układu komunikacyjnego. Przejazd przez miasto odbywa się przedwojennymi, zbyt wąskimi ulicami i trasami załamującymi się pod kątem prostym. Niezbędne są obwodnice, uwzględniające planowaną autostradę A 8 z Łodzi. Spośród pozostałych miast województwa obwodnicę drogową ma tylko Oleśnica i Środa Śląska. Autostrada A 4 omija wszystkie miasta.

Bardziej przystosowany do dużego ruchu jest układ kolejowy. Obwodnicę kolejową dla ruchu towarowego zbudowano już pod koniec XIX w., a w okresie międzywojennym uzupełniono o objazd od strony północno-wschodniej. Wszystkie główne linie kolejowe wyposażono w trakcję elektryczną. Drugorzędne linie kolejowe zamknięto lub ograniczono na nich ruch do towarowego. W sumie od 1945 r. ubyło ok. 40 % sieci dla ruchu osobowego.

Zlikwidowano całkowicie koleje wąskotorowe, które obsługiwały atrakcyjny turystycznie teren między Wrocławiem, Miliczem i Żmigrodem.

Znaczenia międzynarodowego nabrało lotnisko wrocławskie, wykorzystywane także przez samoloty niemieckie, które obsługują ożywiony ruch między Opolszczyzną i Niemcami.

Wrocław jest faktyczną stolicą polskiej żeglugi śródlądowej, co jednak oznacza tylko, że w jego basenach portowych stoi bez ruchu większość polskich barek. Bez modernizacji drogi wodnej Odry nie będzie możliwa restytucja transportu śródlądowego, najbardziej ekologicznej gałęzi transportu towarowego.

## Zamojskie

Dawne województwo zamojskie jest jednym ze słabiej wyposażonych w infrastrukturę komunikacyjną. Sieć dróg o twardej nawierzchni jest tu rzadsza w porównaniu ze średnią gęstością w kraju. Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców jest mniejsza o 20% od średniej. Ruch samochodowy na drogach krajowych jest mniejszy o ok. 25% od średniego.

Najważniejszą drogą w województwie jest szlak Lublin – Zamość – Hrebenne, stanowiący część najkrótszego połączenia Warszawy ze Lwowem. Od kilku lat ruch na nim wzrasta szybko, po otwarciu przejścia granicznego w Hrebennem. Niestety nie ma tu obwodnic wokół miast, samochody przejeżdżają przez Zamość obok zabytkowego śródmieścia i przez środek Tomaszowa Lubelskiego. Mniej obciążona jest inna główna droga, z Lublina przez Biłgoraj do Przeworska, w Biłgoraju omija ona skupienie zabudowy miejskiej. Otwarte niedawno przejścia graniczne w Zosinie i Dołhobyczowie mają niewielkie znaczenie, gdyż służą tylko ograniczonemu ruchowi między Polską i Ukrainą, a ponadto leżą przy mało ważnych drogach regionalnych.

Zamojskie ma wyjątkowo niekorzystny układ sieci kolejowej. Linie kolejowe budowano tu pośpiesznie dopiero w czasie I wojny światowej. Sieć kolejowa została rozbudowana w okresie PRL, wtedy też przeprowadzono tu szerokotorową Linie Hutniczo-Siarkową, na ogół wzdłuż starszej linii normalnotorowej. Jej przebieg przez Roztoczański Park Narodowy i Szczebrzeszyński Park Krajobrazowy, a zwłaszcza perspektywa dobudowania drugiego toru, budzą protesty ekologów. Budowy drugiego toru można by uniknąć, gdyby zwiększono liczbę stacji mijankowych na tej linii, są one obecnie bardzo nieliczne, w dużych odległościach od siebie.

## Zielonogórskie

Dawne województwo zielonogórskie ma sieć dróg o twardej nawierzchni rzadszą o 25% od średniej, wynika to z rzadszej sieci osadniczej, dużej lesistości i małej gęstości zaludnienia. Także wyposażenie ludności w samochody osobowe jest poniżej średniego poziomu. Ruch samochodowy na drogach krajowych był w 1995 r. o 17% mniejszy od średniego w kraju, natomiast na drogach międzyregionalnych osiągał średnie natężenie.

Przez województwo biegną trzy ważne szlaki międzynarodowe. Na północy jest to droga nr 2 (E 30) z Niemiec do Warszawy i wschodniej Europy. Południkowo przechodzi droga nr 3 (E 65) ze Szczecina do Czech. Spotykają się one w Świebodzinie, gdzie na krótkim odcinku korzystają ze wspólnej obwodnicy. Wzrost ruchu powinien wymusić tu budowę dwupoziomowego skrzyżowania i rezygnację ze wspólnego odcinka. Droga nr 2 na odcinku zielonogórskim biegnie poza miastami, droga nr 3 omija obwodnicami Zieloną Górę i Sulechów, natomiast w Nowej Soli przebija się przez miasto. Trzecim szlakiem międzynarodowym jest droga nr 18 (E 36) z Niemiec do Wrocławia i dalej na wschód, poprowadzona bezkolizyjnie jako autostrada, ale bez drugiej jezdni.

Największym ruchem odznacza się droga nr 2 (7-9 tys. pojazdów na dobę w 1995 r.), następnie droga nr 18 (5-6 tys.), nieco mniejszym droga nr 3, z wyjątkiem odcinka Sulechów – Zielona Góra – Nowa Sól, gdzie ruch sięga 8-10 tys. Bardziej obciążone są ponadto drogi: Zielona Góra – Krosno Odrzańskie – Gubin i Szprotawa – Żagań – Żary – Lubsko. Wzdłuż dróg nr 2 i 3 przewiduje się autostrady A 2 i A 3, a także uzupełnienie autostrady nr 18 o drugą jezdnię.

Województwo jest wyjątkowo bogate w przejścia graniczne do Niemiec. Czynne są cztery przejścia drogowe (Gubin, Olszyna, Łęknica, Przewóz) i 2 kolejowe (Gubin, Zasięki). Północna część województwa korzysta także z przejść w Świecku i Słubicach oraz z kolejowego w Kunowicach. Dla ruchu dalekobieżnego najważniejsze jest przejście w Olszynie na drodze nr 18 (E 36), dla ruchu lokalnego przejście w Gubinie, gdzie graniczą ze sobą dwa duże miasta. Bardzo ruchliwe do niedawna przejście w Łęknicy (7 mln przekroczeń granicy w 1995 r.) straciło na znaczeniu w wyniku regresu handlu bazarowego. Mało celowe było niedawne otwarcie przejścia granicznego w Przewozie, gdzie po stronie niemieckiej rozciągają się lasy. Brak natomiast przejścia drogowego w Zasiękach, na przedmieściu niemieckiego miasta Forst o 26 tys. mieszkańców, którym utrudnia się w ten sposób wjazd lub przejście piesze do Polski.

Teren województwa był do 1945 r. bardzo dobrze wyposażony w sieć kolejową (1107 km). Demontaż powojenny i obecna planowa likwidacja deficytowych linii spowodowały skurczenie się czynnej sieci do połowy dawnej długości. Przykładem regresu może być Lubsko, o liczbie mieszkańców ponad 15 tys., w którym zbiegało się 5 linii kolejowych, na wszystkich zawieszono regularny ruch. Podobnie komunikacji kolejowej została pozbawiona Sława, najważniejszy ośrodek turystyczny w województwie. Nie powiódł się eksperyment z Lubuską Koleją Regionalną, która miała przejąć deficytowe linie. Po krótkim okresie eksploatacji niektórych linii musiała ogłosić upadłość.

Prawie zupełnie nie wykorzystana dla transportu jest Odra, która na długim odcinku przepływa przez województwo. W pobliżu Zielonej Góry, w Cigacicach, jest jeden z większych portów rzecznych Polski. Zrezygnowano z komunikacji lotniczej, której służyło lotnisko wojskowe koło Babimostu (port lotniczy Zielonej Góry).

## Podsumowanie

Powyższa analiza regionalna pozwala wysnuć szereg wniosków ogólnych w odniesieniu do stanu i najbardziej pilnych potrzeb infrastruktury komunikacyjnej w Polsce.

Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej nie może nadążyć za szybkim wzrostem ruchu samochodowego. Potrzebne inwestycje drogowe są bardzo kosztowne i czasochłonne. Równocześnie nie jest wykorzystana w pełni sieć kolejowa, którą ze względów ekonomicznych zamierza się zredukować. Nasuwa się więc wniosek o konieczności przeniesienia części przewozów z przeciążonych dróg kołowych na koleje, co jest możliwe w postaci przewozu wagonami samych ładunków, kontenerów, naczep lub całych samochodów. Potrzebne są w tym celu bodźce ekonomiczne (wzrost opłat za korzystanie z dróg, obniżka taryf kolejowych) lub zarządzenia administracyjne (np. zakaz jazdy dla samochodów powyżej pewnej wagi lub powyżej dopuszczalnego nacisku osi na nawierzchnię drogi).

Najbardziej obciążone są główne drogi krajowe, w tym tranzytowe łączące przez Polskę sąsiednie państwa. Wobec tego najbardziej pilna jest ich modernizacja i rozbudowa poprzez poszerzanie, budowę drugiej jezdni, łagodzenie łuków i spadków, usuwanie przeszkód zmniejszających widoczność (w tym nadmiaru reklam). Także pilna jest budowa obwodnic wokół miast, przez które przejazd nastęrcza największe trudności i jest najbardziej uciążliwy dla mieszkańców. Na rycinie 1 pokazano rozmieszczenie tych miast, wyróżniając grupę miast, gdzie obwodnica jest szczególnie pilnie potrzebna.

Wąskim gardłem dla ruchu są także mosty przez większe rzeki. Na rycinie 1 zaznaczono miejsca, gdzie najbardziej potrzebne byłyby nowe mosty. Obciążenie dróg krajowych i tranzytowych jest nierównomierne w ciągu danej drogi, wobec czego modernizacją i przebudową należy objąć w pierwszej kolejności najbardziej przeciążone odcinki, kierując jednocześnie część ruchu z nich na trasy równoległe. Podobnie budowę autostrad należałoby zaczynać od odcinków najpilniej potrzebnych, a nie od tych, które najłatwiej zbudować.

Koncentracja życia gospodarczego, funkcji administracyjnych i usługowych w dużych miastach, a zwłaszcza w stolicach województw, sprawia, że najbardziej obciążone ruchem są drogi zbiegające się w tych miastach, a szczególnie ich odcinki podmiejskie. Z tego punktu widzenia korzystna byłaby deglomeracja tych funkcji na większą liczbę ośrodków. Niestety obecny podział administracyjny przyczynił się do dalszej koncentracji ruchu, redukując liczbę ośrodków administracyjnych szczebla wojewódzkiego z 49 do 16.

Integracja z Unią Europejską może jeszcze bardziej zwiększyć ruch drogowy. Ze względów ekonomicznych niemożliwe będzie szybkie dostosowanie sieci drogowej do tego ruchu. Nawet ukończenie budowy trzech najbardziej potrzebnych autostrad, A 1, A 2 i A 4, przewiduje się dopiero za kilkanaście lat. Dlatego tym bardziej konieczne jest utrzymanie sprawnej sieci kolejowej jako alternatywnego środka transportu. Zamierzona prywatyzacja kolei rodzi niebezpieczeństwo podporządkowania jej interesom spółek, być może z przewagą kapitału zagranicznego.

Sieć kolejowa w Polsce ma jednolitą szerokość torów, z wyjątkiem szerokotorowej Linii Hutniczo-Siarkowej i reliktowych kolei wąskotorowych. Normalnotorowe są także koleje

gómicze w zagłębiach węgla brunatnego i koleje piaskowe w Górnośląskim Zagłębiu Węglowym. Te przemysłowe systemy kolejowe powinny być zintegrowane z siecią PKP i służyć różnorodnym przewozom, także pasażerskim.

Analogicznie powinno się koordynować komunikację autobusową, w której uczestniczą przedsiębiorstwa PKS, spółdzielnie komunikacyjne i prywatni przewoźnicy. Powinny istnieć wspólne dworce i przystanki oraz uzgodnione rozkłady jazdy. W punktach stycznych z siecią kolejową rozkłady jazdy autobusów powinny być uzgodnione z rozkładem jazdy pociągów.

Prawie całkowicie upadła w Polsce żegluga śródlądowa, teoretycznie najtańszy i ekologicznie najzdrowszy środek transportu. Winę za to ponoszą nie uregulowane rzeki, przestarzałe śluzy, nie mieszczące nowoczesnych barek oraz warunki klimatyczne (zbyt niskie lub zbyt wysokie stany wód, zimowe zlodzenie). Polskie barki odbywają głównie rejsy za granicę lub obsługują lokalne przewozy piasku i żwiru. Żegluga pasażerska istnieje tylko na niektórych większych jeziorach, kanałach Warmii i Mazur oraz lokalnie w kilku większych miastach. Nie wykorzystuje się sprzyjającego układu rzek, które umożliwiają transport węgla z Górnego Śląska do portów oraz do wielkich elektrowni zbudowanych nad Wisłą (Połaniec, Kozienice, Żerań) i nad Odrą (Opole, Dolna Odra).

W transporcie lotniczym dominują przewozy międzynarodowe. Dla lotów krajowych konkurencją są szybkie pociągi ekspresowe, które z centrum Warszawy do centrum Krakowa i Katowic przewożą pasażerów szybciej niż samoloty (uwzględniając czas dojazdu na lotnisko i z lotniska). W ostatnich kilkunastu latach zmalała liczba krajowych portów lotniczych, obsługiwanych przez regularne loty. Pojawiają się natomiast nowi przewoźnicy, którzy małymi samolotami mogą obsługiwać także mniejsze lotniska, wykorzystywane dotychczas do celów sportowych i wojskowych. Przykład lotniska "Mazury" w Szymanach koło Szczytna świadczy o możliwości aktywizacji turystycznej regionu i otwarcia go dla turystów zagranicznych.

Do pracy dołączono 12 map. Pierwsza z nich pokazuje miejsca, gdzie najpilniejsze są inwestycje usprawniające transport, a więc obwodnice miast, mosty przez rzeki, odcinki autostrad, nowe linie kolejowe, a także miasta wymagające przebudowy swojego układu komunikacyjnego. Na dalszych 10 mapach przedstawiono rozmieszczenie ośrodków o funkcjach generujących wzmożony transport, a więc skupienia ludności, ośrodki administracyjne, przemysłowe, siedziby największych firm, ośrodki transportu (według liczby zatrudnionych), węzły komunikacji autobusowej, ośrodki szkolnictwa średniego i wyższego, miejscowości zabytkowe i siedziby muzeów jako cele ruchu turystycznego. Ostatnia mapa pokazuje węzły o największym natężeniu ruchu drogowego według pomiaru z 1995 r. Wszystkie mapy, z wyjątkiem pierwszej, zawierają planowaną sieć autostrad i dróg szybkiego ruchu, co pozwala ocenić stopień zaspokojenia potrzeb transportowych różnych dziedzin gospodarki i życia społecznego po realizacji tego ambitnego planu kierunkowego przebudowy infrastruktury komunikacyjnej.



Tabela 1. Rozmieszczenie ruchu drogowego na drogach krajowych w 1995 r. według województw

Województwa	Udział w %				Wskaźniki koncentracji	
	powierzchnia	ludność	długość dróg	ruchu drog.	A	B
Warszawskie	1,21	6,26	1,71	3,88	227	3,2
Białkopodlaskie	1,71	0,80	1,52	0,83	55	0,5
Białostockie	3,22	1,82	2,45	1,42	58	0,4
Bielskie	1,18	2,38	1,29	2,01	156	1,7
Bydgoskie	3,31	2,93	3,00	3,03	101	0,9
Chełmskie	1,24	0,65	1,34	0,64	48	0,5
Ciechanowskie	2,03	1,13	1,78	1,78	100	0,9
Częstochowskie	1,98	2,03	2,44	3,08	126	1,6
Elbląskie	1,95	1,27	2,10	1,34	64	0,7
Gdańskie	2,36	3,77	2,55	3,05	120	1,3
Gorzowskie	2,71	1,32	2,79	2,56	92	0,9
Jeleniogórskie	1,40	1,36	1,79	1,45	81	1,0
Kaliskie	2,08	1,87	1,81	2,11	116	1,0
Katowickie	2,13	10,17	2,90	6,30	217	3,0
Kieleckie	2,95	2,94	3,10	2,82	91	1,0
Konińskie	1,64	1,24	1,59	1,93	121	1,2
Koszalińskie	2,71	1,35	2,51	1,54	61	0,6
Krakowskie	1,04	3,21	1,30	2,22	170	2,1
Krośnieńskie	1,82	1,31	1,83	1,22	67	0,7
Legnickie	1,29	1,36	1,62	1,72	107	1,3
Leszczyńskie	1,33	1,03	1,17	1,10	94	0,8
Lubelskie	2,17	2,66	2,20	2,14	97	1,0
Łomżyńskie	2,14	0,92	1,70	1,21	71	0,6
Łódzkie	0,49	2,89	0,50	0,92	183	1,9
Nowosądeckie	1,78	1,90	1,60	1,66	104	0,9
Olsztyńskie	3,94	2,00	3,95	2,41	61	0,6
Opolskie	2,73	2,65	3,10	3,09	99	1,1
Ostrołęckie	2,08	1,06	1,71	1,44	84	0,7
Piłskie	2,62	1,28	2,40	1,91	80	0,7
Piotrkowskie	2,00	1,67	1,81	2,65	147	1,3
Płockie	1,64	1,35	1,86	1,94	104	1,2
Poznańskie	2,61	3,51	2,79	4,42	159	1,7
Przemyskie	1,42	1,07	1,28	0,97	76	0,7
Radomskie	2,33	1,98	2,34	2,26	96	1,0
Rzeszowskie	1,41	1,93	1,39	1,51	109	1,1
Siedleckie	2,72	1,71	2,19	2,21	101	0,8
Sieradzkie	1,56	1,07	1,43	1,39	97	0,9
Skierniewickie	1,27	1,10	1,27	2,16	170	1,7
Słupskie	2,38	1,10	1,92	1,35	70	0,6
Suwalskie	3,35	1,26	2,62	1,26	48	0,4
Szczecińskie	3,19	2,57	3,46	2,98	86	0,9
Tarnobrzeskie	2,01	1,58	2,08	1,58	76	0,8
Tarnowskie	1,33	1,80	1,20	1,54	128	1,2
Toruńskie	1,71	1,74	1,69	1,46	87	0,9
Wałbrzyskie	1,33	1,91	1,86	1,55	83	1,2
Włocławskie	1,41	1,13	1,48	1,10	75	0,8
Wrocławskie	2,01	2,95	2,22	2,62	118	1,3
Zamojskie	2,23	1,28	1,80	1,28	71	0,6
Zielonogórskie	2,84	1,75	3,60	3,00	83	1,1

A – obciążenie dróg krajowych w stosunku do średniego w Polsce (= 100);

B – udział w ruchu drogowym w stosunku do powierzchni województwa

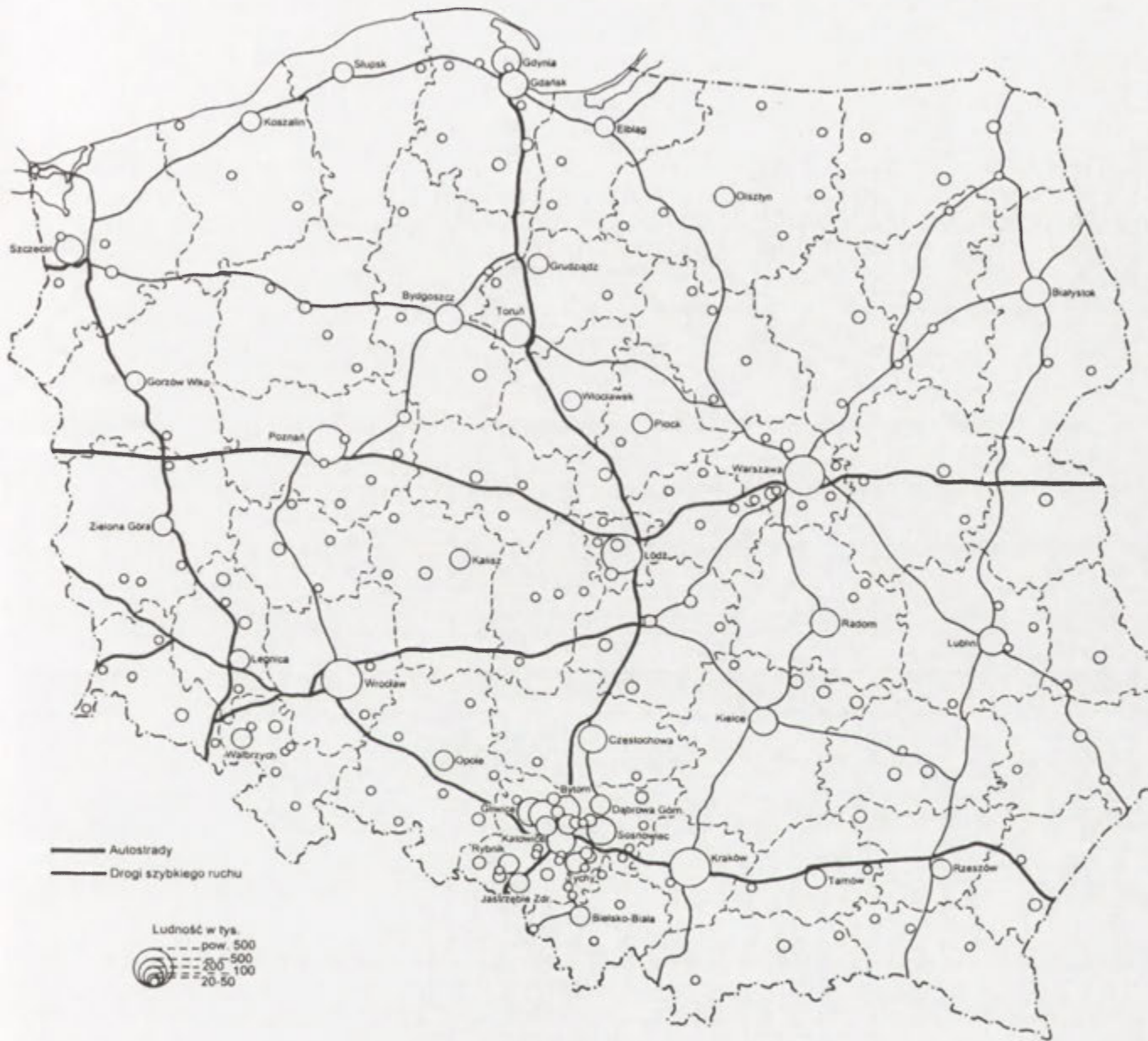
Tabela 2. Gęstość sieci komunikacyjnej w końcu 1998 r.

Województwa	Drogi publiczne o twardej nawierzchni			Linie kolejowe normalnotorowe		
	ogółem km	km/100 km <sup>2</sup>	m /1 pojazd samochodowy	Ogółem km	z ruchem pasażerskim	
					km	km/100 km <sup>2</sup>
Warszawskie	5928	156	6	482	374	9,87
Białkopodlaskie	3206	60	32	220	157	2,94
Białostockie	5512	55	27	559	421	4,19
Bielskie	6351	171	22	396	389	10,50
Bydgoskie	6996	68	18	986	866	8,37
Chełmskie	2320	60	27	157	125	3,23
Ciechanowskie	4947	78	31	235	235	3,74
Częstochowskie	5564	90	22	531	499	8,07
Elbląskie	3929	64	27	468	403	6,60
Gdańskie	5284	71	11	764	515	6,97
Gorzowskie	4504	53	27	715	377	4,44
Jeleniogórskie	4116	94	31	602	343	7,83
Kaliskie	5941	91	21	431	373	5,73
Katowickie	12224	184	11	1342	836	12,57
Kieleckie	8411	91	24	589	456	4,95
Konińskie	4209	82	22	172	154	3,00
Kozalińskie	4206	50	27	539	399	4,71
Krakowskie	5874	181	13	234	168	5,16
Krośnieńskie	3930	69	26	209	206	3,61
Legnickie	3458	86	24	491	269	6,66
Leszczyńskie	3303	80	23	333	243	5,85
Lubelskie	5849	86	17	269	250	3,68
Łomżyńskie	3975	59	38	176	146	2,18
Łódzkie	2136	140	6	152	132	8,66
Nowosądeckie	5831	105	29	280	280	5,09
Olsztyńskie	6148	50	30	748	635	5,15
Opolskie	7687	90	25	902	723	8,47
Ostrołęckie	4110	63	22	265	201	3,09
Pilskie	4236	52	23	540	433	5,28
Piotrkowskie	5066	81	26	317	307	4,90
Płockie	3969	78	19	229	194	3,79
Poznańskie	6901	85	12	840	631	7,74
Przemyskie	3136	71	23	215	166	3,74
Radomskie	5318	73	26	296	234	3,21
Rzeszowskie	4305	98	17	218	218	5,00
Siedleckie	5547	65	25	460	373	4,39
Sieradzkie	3460	71	19	231	225	4,62
Skierniewickie	3430	87	19	281	271	6,84
Słupskie	3579	48	32	370	286	3,84
Suwałskie	4478	43	32	455	325	3,10
Szczecińskie	6337	63	21	671	585	5,86
Tarnobrzeskie	5469	87	29	457	291	4,63
Tarnowskie	5967	144	30	192	192	4,65
Toruńskie	4184	78	18	484	469	8,77
Wałbrzyskie	4063	97	29	553	388	9,31
Włocławskie	3337	76	25	173	164	3,73
Wrocławskie	5650	90	13	694	497	7,91
Zamojskie	4974	71	27	362	194	2,78
Zielonogórskie	5212	59	25	828	521	5,88
<b>Polska</b>	<b>244567</b>	<b>78</b>	<b>19</b>	<b>22113</b>	<b>17139</b>	<b>5,48</b>

Źródła: Transport w 1998 r. (wyniki działalności), GUS, Warszawa 1999; obliczenia własne.

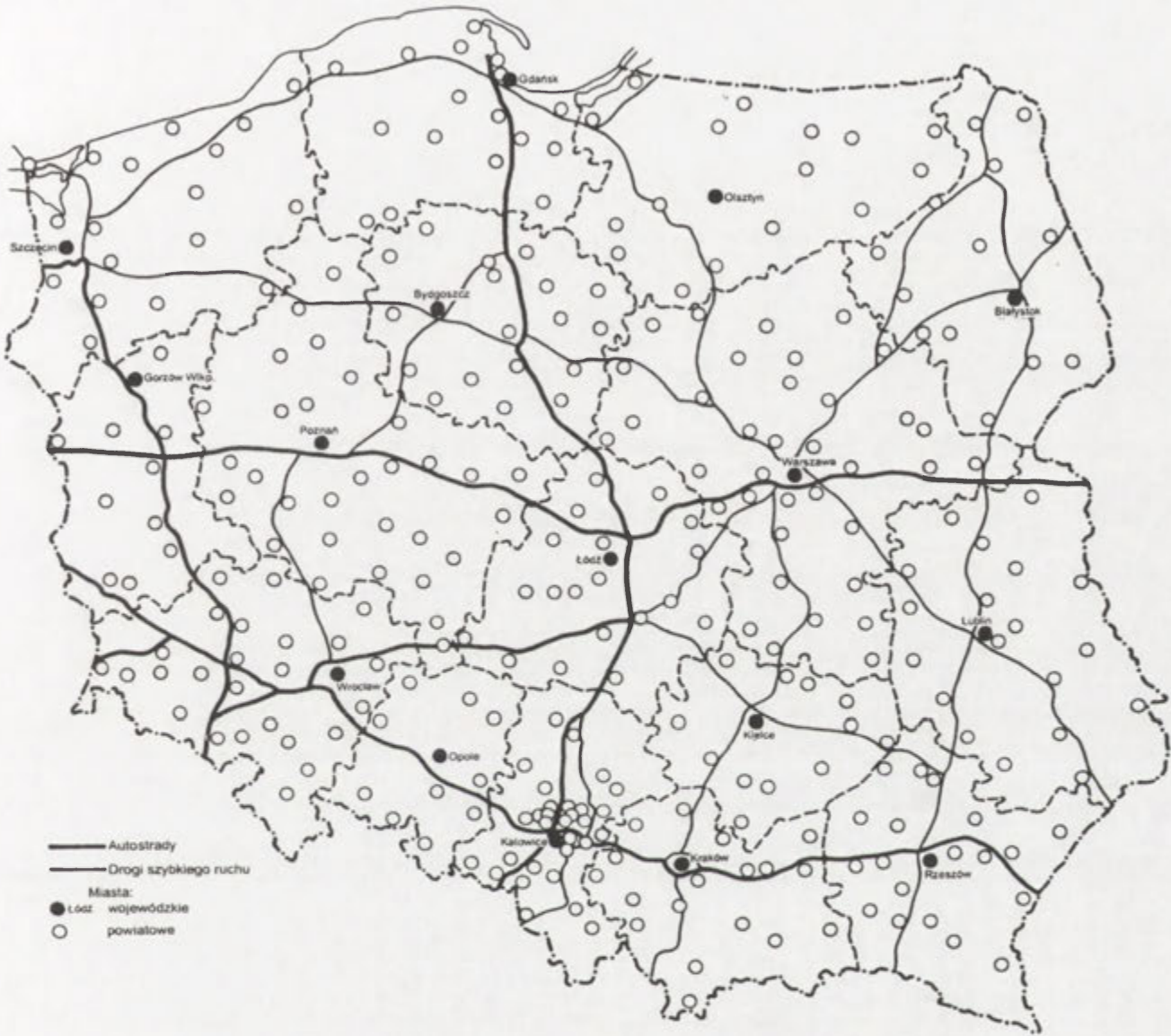






Ryc. 2. Miasta o ponad 20 000 mieszkańców na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1995  
 Cities over 20 000 inhabitants, 1995  
 Maps 2-12 on the background of projected network of motor-ways

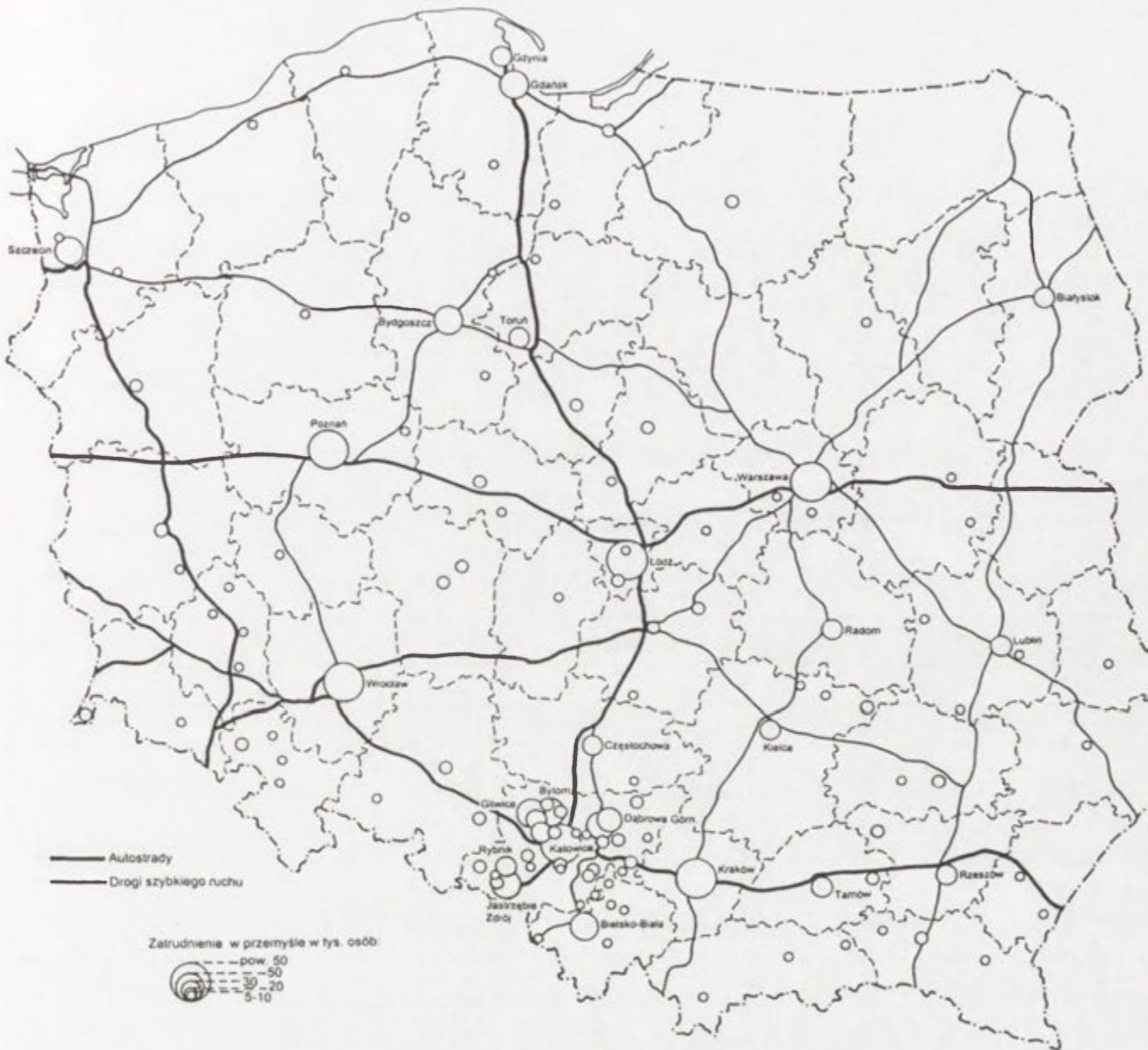




Ryc. 3. Miasta wojewódzkie i powiatowe na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1999  
Capitals of voivodships and counties, 1999

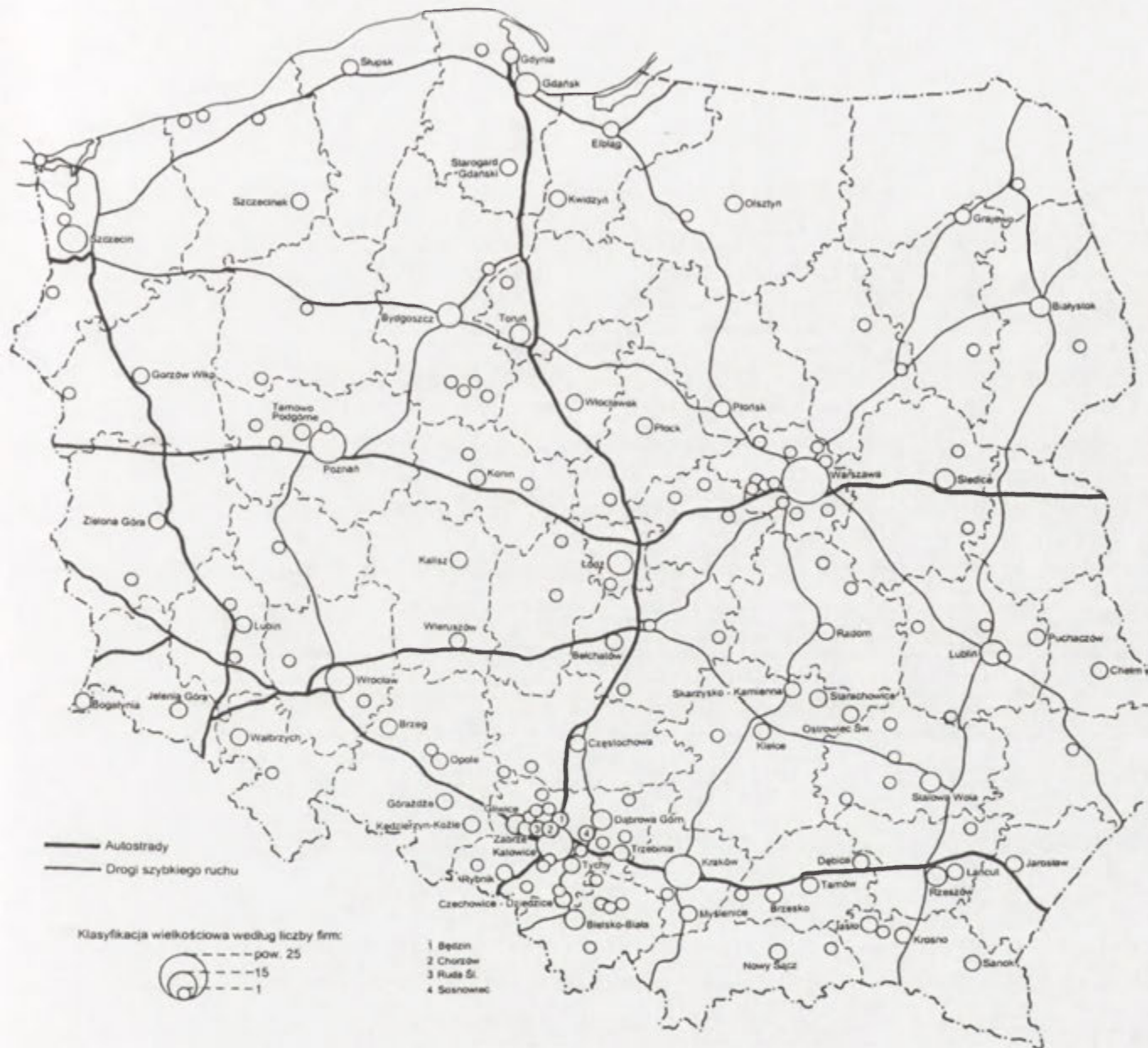






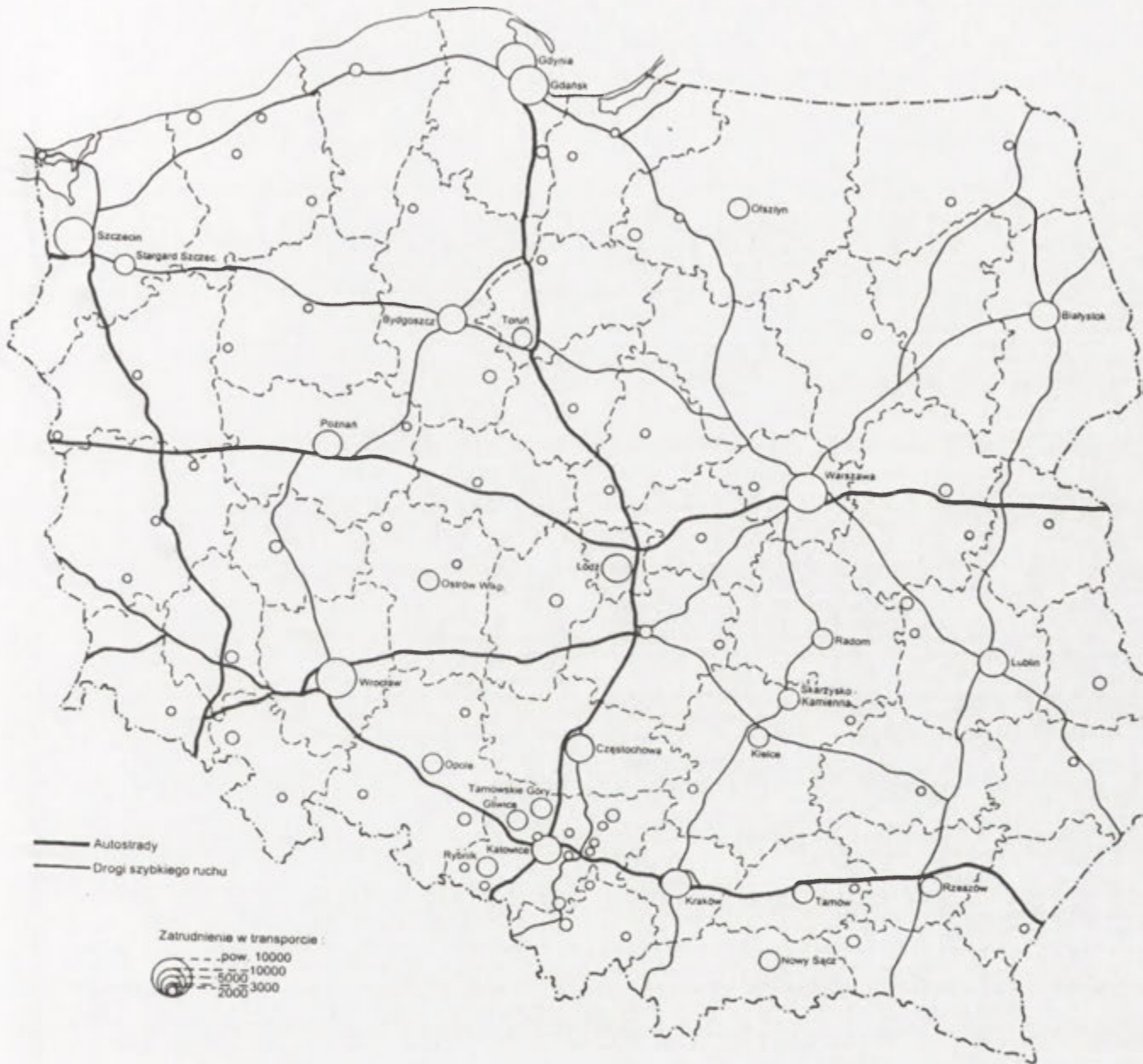
Ryc. 4. Ośrodki przemysłowe na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1992  
Industrial centres, 1992





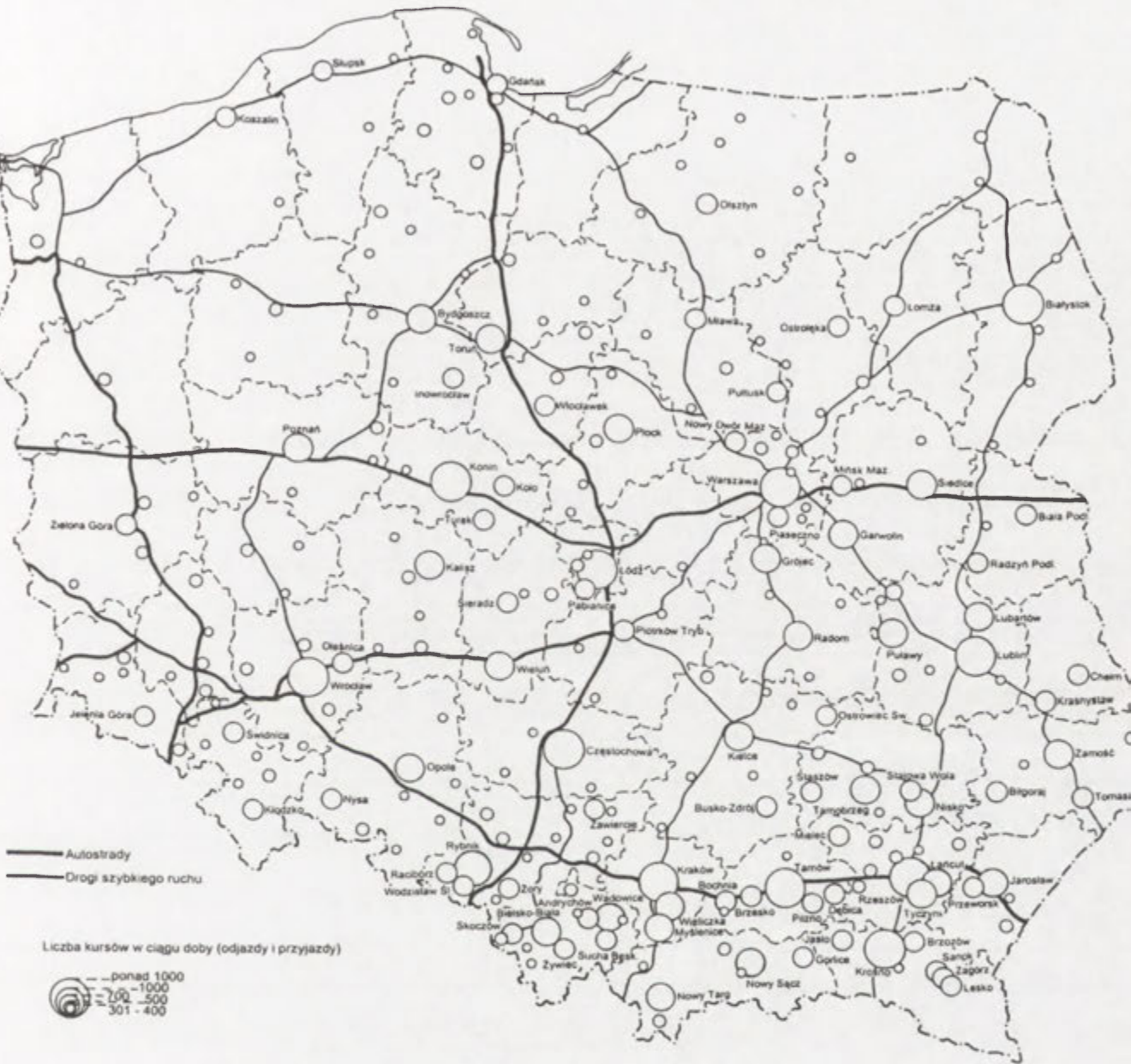
Ryc. 5. Siedziby największych firm w Polsce na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu  
 (według *Pięćsetka Polityki 97*)  
 Seats of biggest companies  
 (after *Pięćsetka Polityki 97*)





Ryc. 6. Ośrodki transportu na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1992  
Centres of transport enterprises, 1992

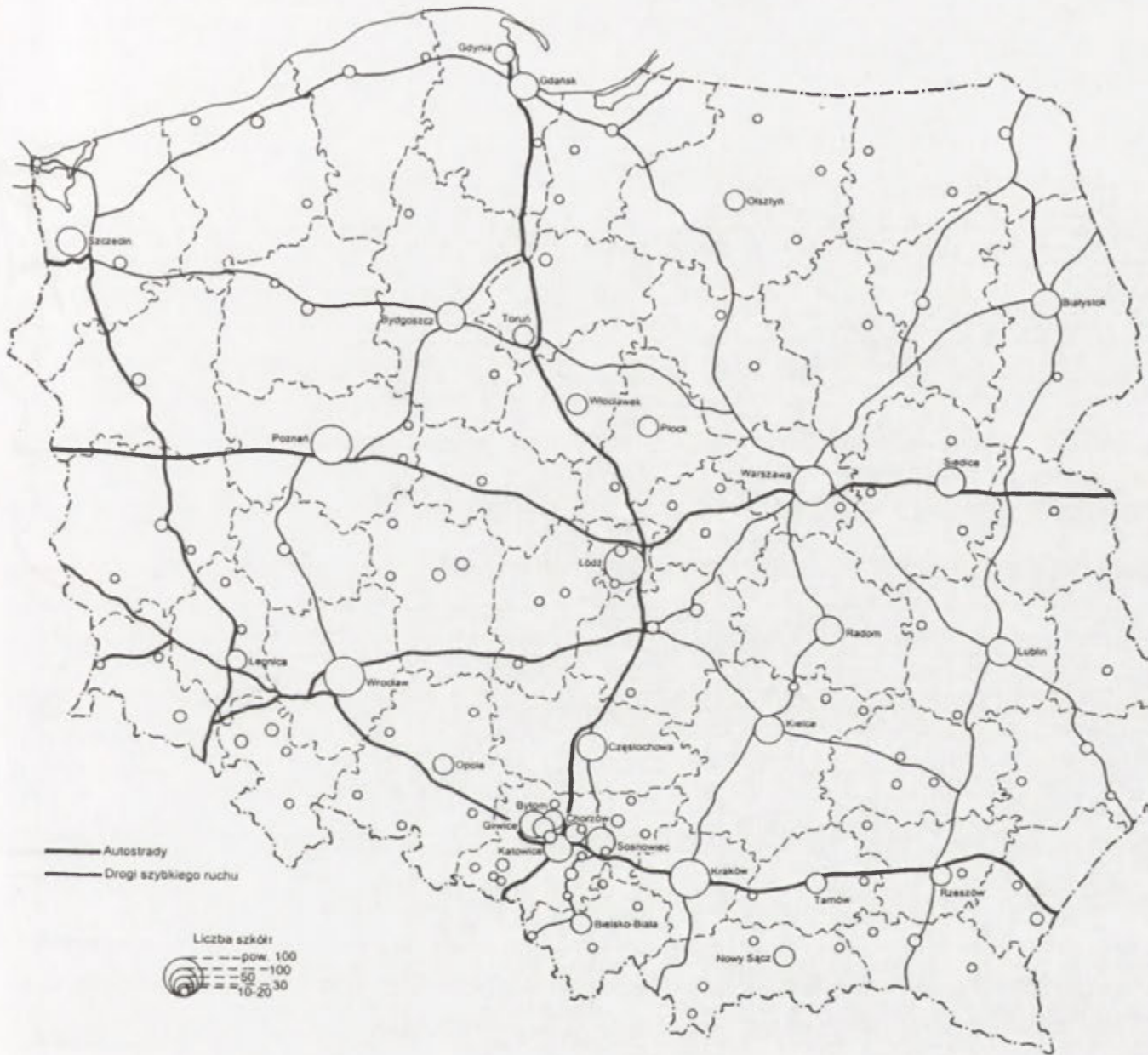




Ryc. 7. Węzły komunikacji autobusowej na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1994/1995  
Nodes of interurban coach lines, 1994/1995

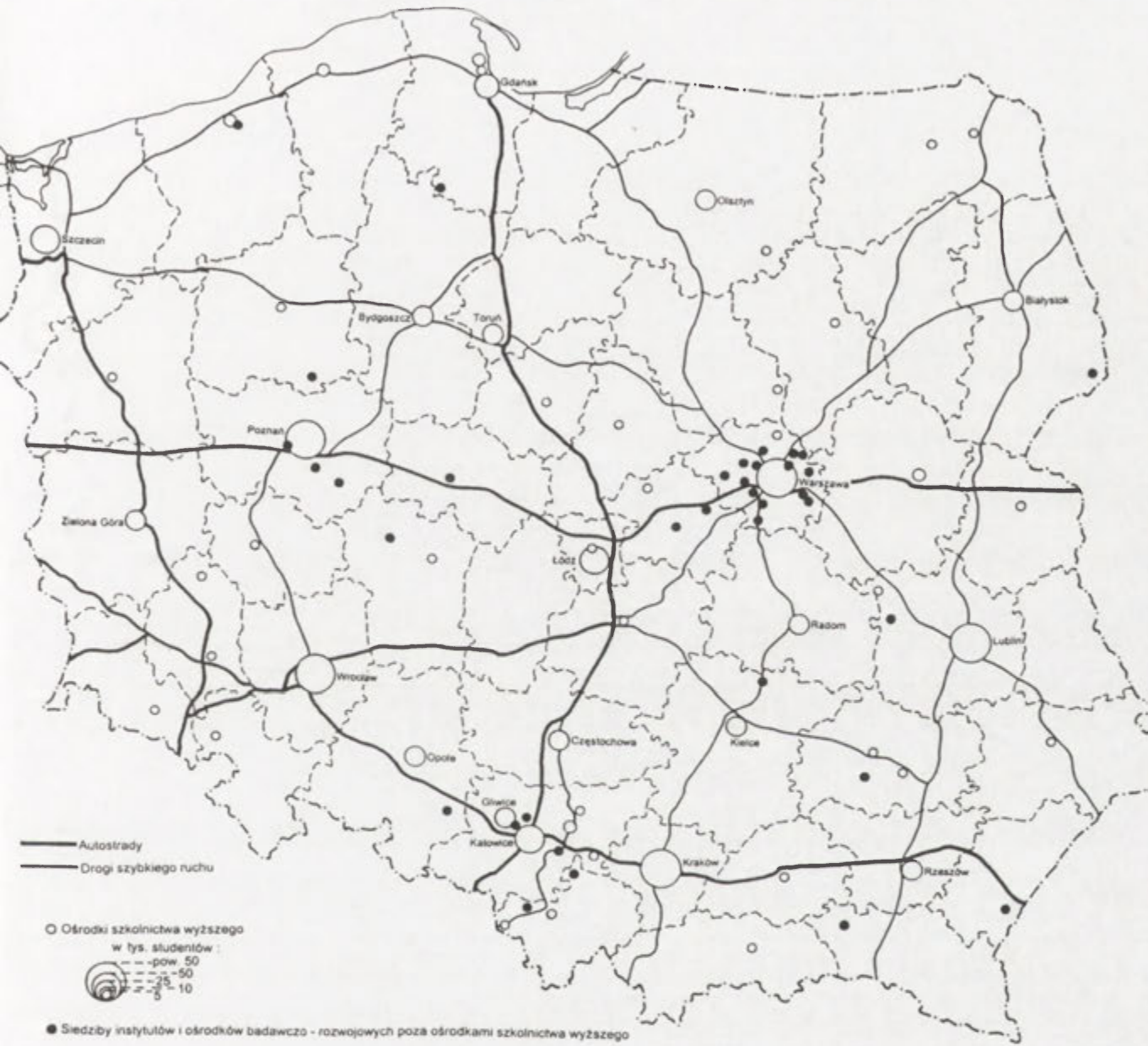






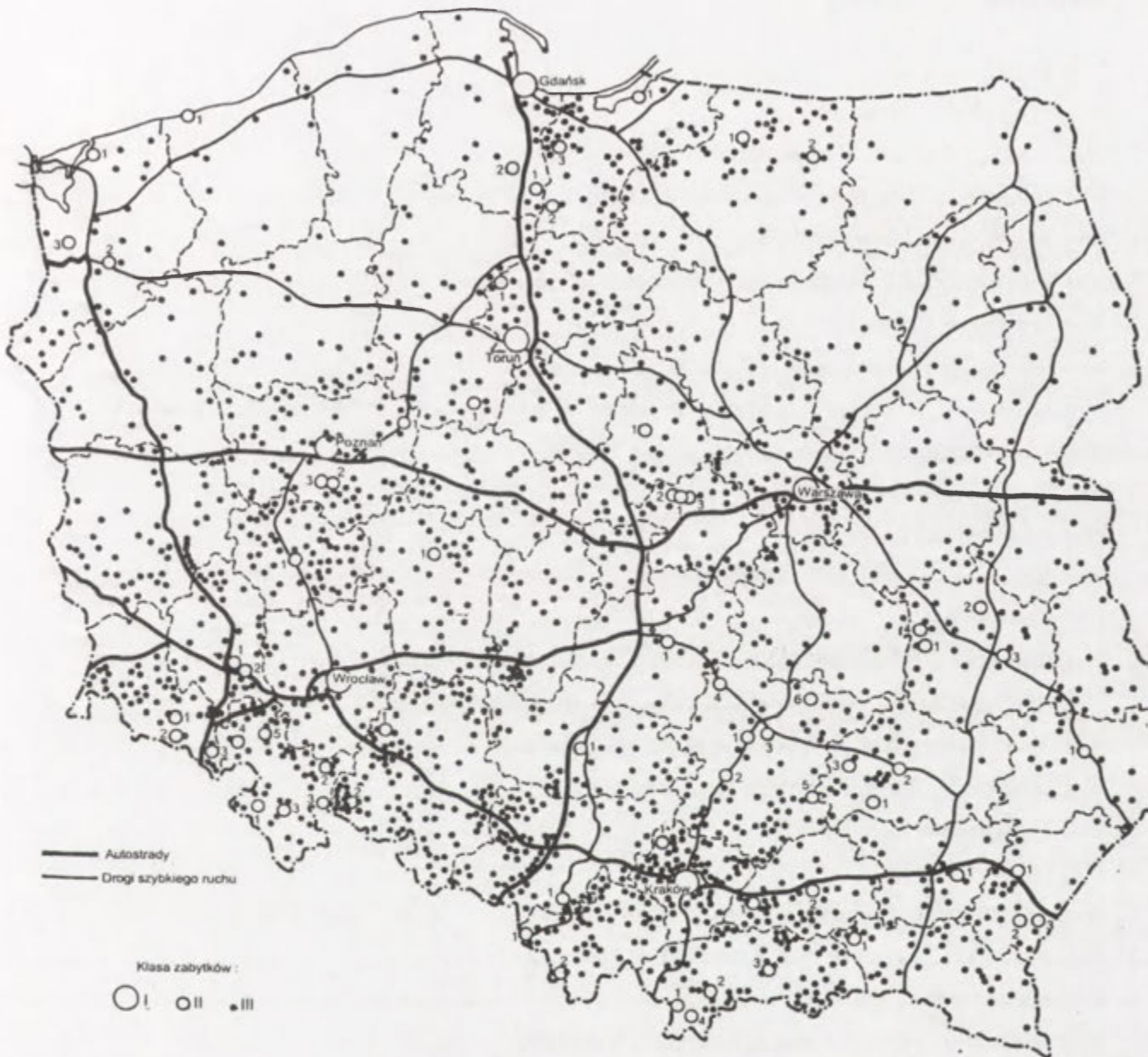
Ryc. 8. Szkoły średnie na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1992/1993  
 Secondary schools, 1992/1993





Ryc. 9. Ośrodki szkolnictwa wyższego i nauki na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1995/1996  
Centres of higher education and science, 1995/1996





Ryc. 10. Miejscowości z zabytkami na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu  
Localities with historical monuments

## Objaśnienia do ryciny 10

### Miejscowości z zabytkami:

Woj. bielskie: 1. Cieszyn, 2. Istebna;

Woj. bydgoskie: 1. Strzelno;

Woj. częstochowskie: 1. Częstochowa;

Woj. elbląskie: 1. Frombork, 2. Kwidzyn, 3. Malbork;

Woj. gdańskie: 1. Gniew, 2. Pelplin;

Woj. jeleniogórskie: 1. Jelenia góra, 2. Karpacz, 3. Krzeszów;

Woj. kaliskie; 1. Gołuchów;

Woj. katowickie: 1. Pszczyna;

Woj. kieleckie: 1. Chęciny, 2. Jędrzejów, 3. Kielce, 4. Sielcia Wielka, 5. Szydłów, 6. Wąchock;

Woj. koszalińskie: m.l. Kołobrzeg;

Woj. krakowskie: Pieskowa Skała;

Woj. krośnieńskie: 1. Biecz;

Woj. legnickie: 1. Legnica, 2. Legnickie Pole;

Woj. leszczyńskie: 1. Rydzyna;

Woj. lubelskie: 1. Kazimierz Dolny, 2. Kozłówka, 3. Lublin, 4. Puławy;

Woj. nowosądeckie: 1. Chocholów, 2. Dębno, 3. Stary Sącz, 4. Zakopane;

Woj. olsztyńskie: 1. Lidzbark Warmiński, 2. Święta Lipka,;

Woj. opolskie: 1. Brzeg, 2. Nysa, 3. Paczków;

Woj. piotrkowskie: 1. Sulejów;

Woj. płockie: 1. Płock;

Woj. poznańskie: 1. Gniezno, 2. Kórnik, 3. Rogalin;

Woj. przemyskie: 1. Jarosław, 2. Krasieczyn, 3. Przemyśl;

Woj. rzeszowskie: 1. Łańcut;

Woj. skierniewickie: 1. Arkadia, 2. Łowicz, 3. Nieborów;

Woj. szczecińskie: 1. Kamień Pomorski, 2. Stargard Szczeciński, 3. Szczecin;

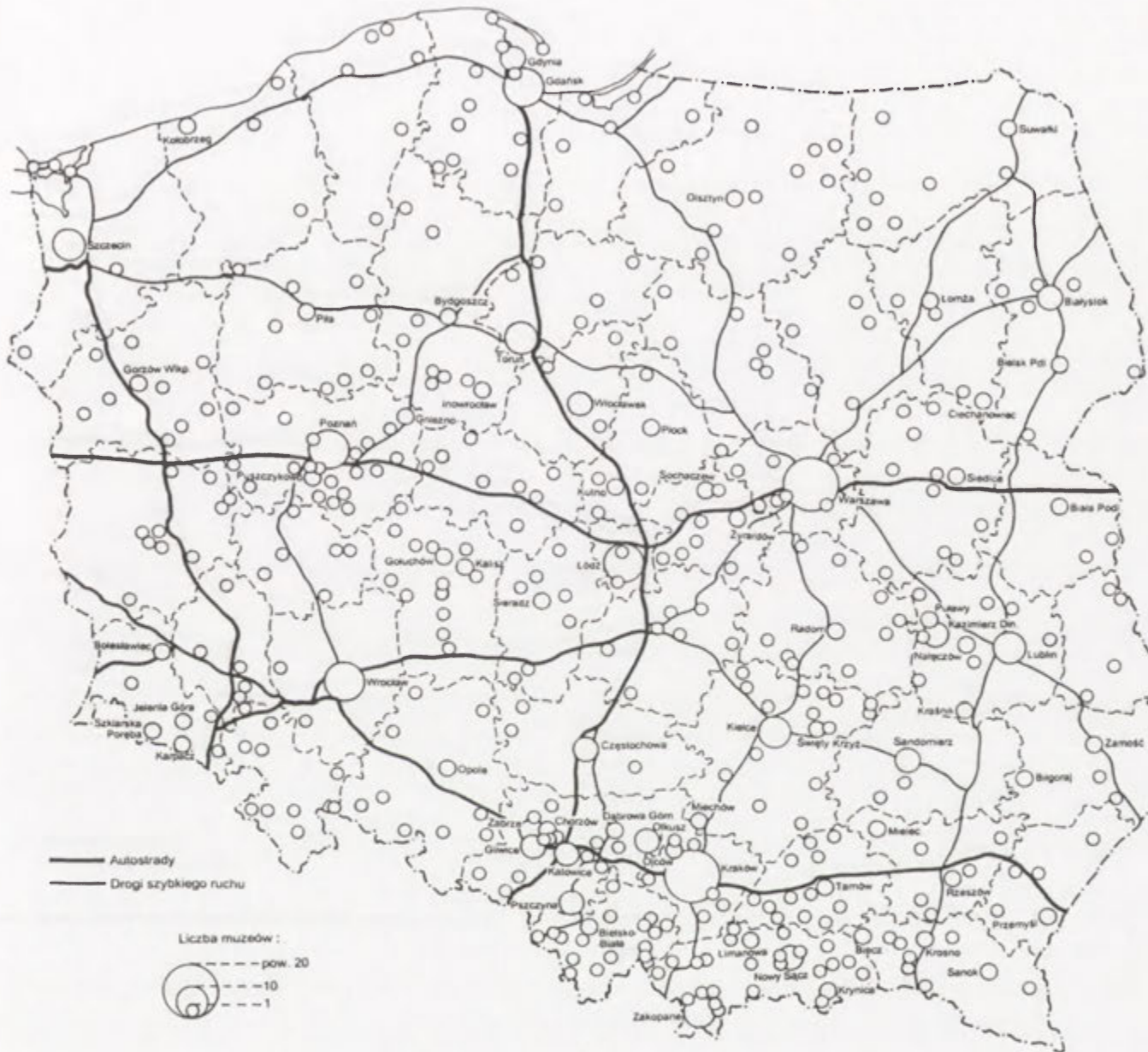
Woj. tarnobrzesckie: 1. Baranów Sandomierski, 2. Sandomierz, 3. Ujazd;

Woj. tarnowskie: 1. Nowy Wiśnicz, 2. Tarnów;

Woj. toruńskie; 1. Chełmno;

Woj. wałbrzyskie: 1. Duszniki zdroj, 2. Henryków, 3. Kłodzko, 4. Książ, 5. Świdnica;

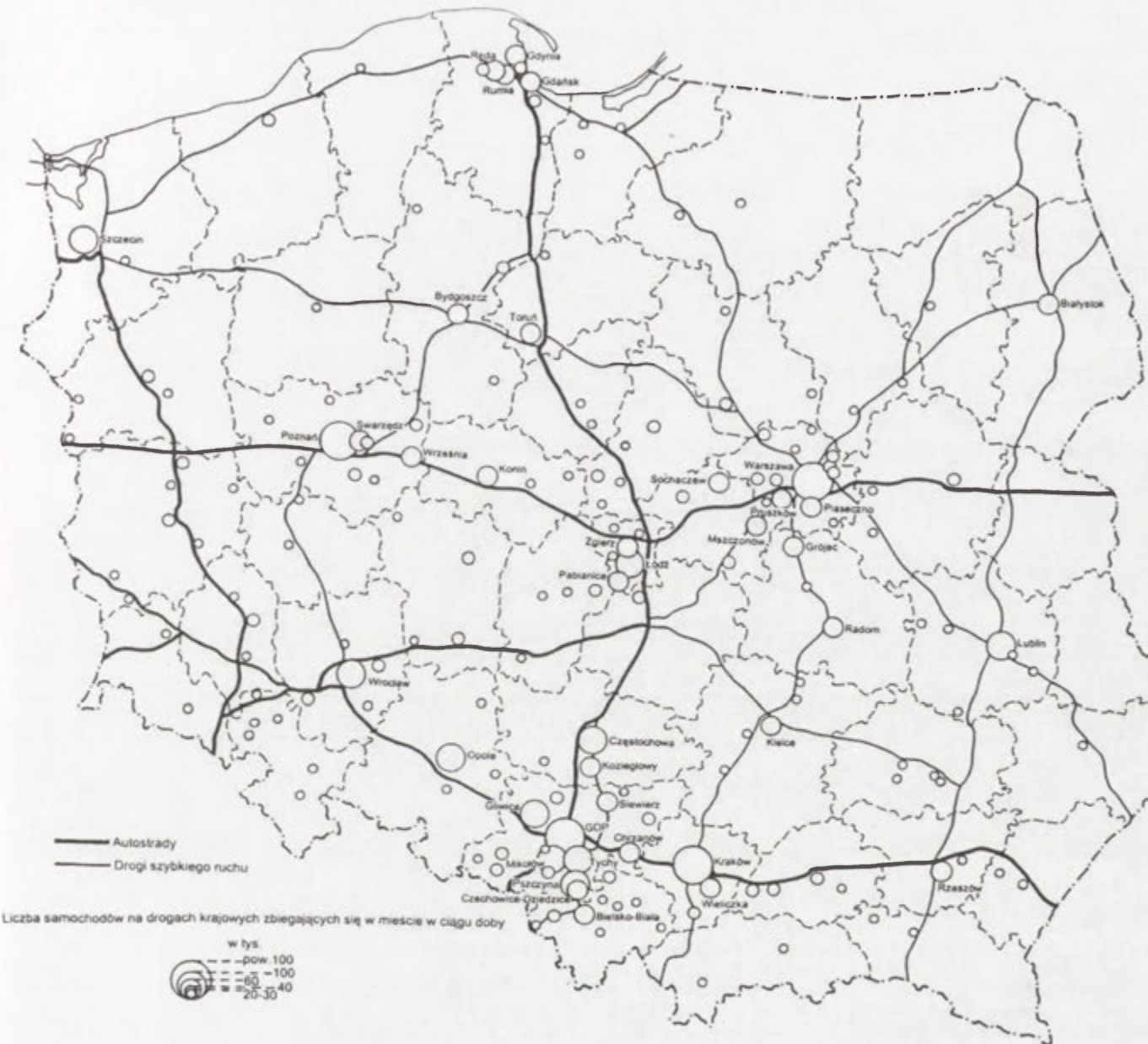
Woj. zamojskie: 1. Zamość.



Ryc. 11. Muzea na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1997  
Museums, 1997







Ryc. 12. Ośrodki ruchu drogowego na tle planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, 1995  
Centres of motor car traffic, 1995



© 2005

Wydawnictwo Naukowe PWN  
ul. Senacka 1, 00-070 Warszawa, tel. 22 629 42 42, fax 22 629 40 15  
www.pwn.pl

## **Problems of spatial organization and the reconstruction of transport infrastructure in Poland**

### **Summary**

The study was based on own field observations, newest measurements of road traffic, topographical maps, characteristics of towns, current informations on planned investments and timetables of railway and bus companies. The regional characteristics is divided in 49 chapters according to the administrative division of Poland which was valid till the end of 1998.

A very rapid increase in number of motor cars and road traffic since 1990 is the main problem because of the insufficient transport infrastructure. The construction and improvement of roads is lagging behind. The congestion of vehicles on main roads and city streets is growing, causing traffic jams and delays in transportation. The worst situation is in Warsaw, where about 10% of all country's motor cars are concentrated.

There are only few motor-ways and express ways existing and the construction of new motor-ways is proceeding very slowly. At the same time the railway traffic decreased considerably. Many locomotives and railway cars are not used, the capacity of most lines is not fully used, numerous secondary lines have been abandoned. Further reduction of the network is considered. It would be necessary to transfer some amount of goods and passengers from the roads to the railways, by economic or administrative regulations.

According to recent needs most urgent are by-passes of main roads around crowded cities and widening of suburban sections of roads entering into the cities. Similarly urgent are some new bridges on main rivers (Vistula, Oder, Bug), as the existing bridges are bottle-necks for increasing traffic. The construction of new urgent motor-ways, which will last probably more than 10 years, should be concentrated initially on shorter sections with highest demand of traffic, e. g. on the connections of two biggest cities, Warsaw and Łódź.



## **Informacje dla autorów i czytelników**

„DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA” – ukazuje się w standardowym nakładzie 200 egzemplarzy.

Sprzedaż publikacji IGiPZ PAN prowadzą księgarnie:

- ORWN-BIS, ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, tel. 69 78 835, czynna od poniedziałku do piątku w godz. od 10 do 18.

- ORWN, Pałac Kultury i Nauki, Warszawa.

## **Wymagania techniczne stawiane pracom składanym do druku w serii „DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA”**

Tekst i tabele należy przygotować na dyskietce (3,5” Microdisks) w programie WORD 7.0, podpisy pod ryciny w języku polskim i angielskim powinny być umieszczone w oddzielnym pliku, ryciny (opracowane komputerowo lub na kalce) w postaci czystorysów gotowych do druku.

Do każdej pracy w języku polskim należy dołączyć streszczenie angielskie (1-2 strony) oraz abstrakt (3-4 zdania) i słowa kluczowe (3-4), również w języku angielskim.

## DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA

1996

4. ADAM KOTARBA (red.) – Z badań fizycznogeograficznych w Tatrach – II.

1997

5. ELŻBIETA CZYŻOWSKA – Zapis zdarzeń powodziowych na pograniczu boreału i atlantyku w osadach stożka napływowego w Podgrodziu.
6. TOMASZ KALICKI (red.) – Badania ewolucji dolin rzecznych na Białorusi – I.
7. ANDRZEJ GAWRYSZEWSKI – Przestrzenna ruchliwość ludności Polski. Bibliografia (lata 1896-1990).
8. LESZEK STARKEL (red.) – Rola gwałtownych ulew w ewolucji rzeźby Wyżyny Miechowskiej (na przykładzie ulewy w dniu 15.09.1995 roku).

1998

9. MIECZYŚLAW BANACH – Dynamika brzegów dolnej Wisły.
10. MIROŚLAW BŁASZKIEWICZ – Dolina Wierzycy, jej geneza oraz rozwój w późnym plejstocenie i wczesnym holocenie.
11. LESZEK STARKEL (red.) – Geomorfologiczny i sedymentologiczny zapis lokalnych ulew.
12. ADAM KOTARBA (red.) – Z badań fizycznogeograficznych w Tatrach – III.
13. ALICJA BREYMEYER, EWA ROO-ZIELIŃSKA – Bory sosnowe w gradiencie kontynentalizmu i zanieczyszczeń w Europie Środkowej – badania geoekologiczne.

1999

14. JANUSZ PASZYŃSKI, KRYSZYNA MIARA, JÓZEF SKOCZEK – Wymiana energii między atmosferą a podłożem jako podstawa kartowania topoklimatycznego.

2000

15. PIOTR EBERHARDT – Przemieszczenia ludności na terytorium Polski spowodowane II wojną światową.
16. TERESA KOZŁOWSKA-SZCZĘSNA – Stan badań klimatu i bioklimatu uzdrowisk polskich.
17. EWA NOWOSIELSKA – Sektor usług w Aglomeracji Warszawskiej 1992–1997: przemiany strukturalne i tendencje rozwoju.



**PL- ISSN 0012-5032**  
**ISBN 83-87954-65-9**

<http://rcin.org.pl>