

*Janusz Kaliński*

*Szkoła Główna Handlowa w Warszawie*

## **Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 roku**

### **II Rzeczpospolita (1918–1939)**

Władze odrodzonej Polski stanęły przed złożonym problemem odbudowy, rozbudowy, a przede wszystkim dostosowania transportu do potrzeb młodego państwa. Dostosowanie oznaczało zorganizowanie obsługi transportowej głównych centrów politycznych i gospodarczych kraju, handlu zagranicznego i tranzytu oraz udoskonalenie komunikacji z Wybrzeżem. Dotychczas dominujący, równoleżnikowy układ linii magistralnych, związany z wymianą gospodarczą w ramach Rzeszy Niemieckiej oraz Cesarstwa Rosyjskiego, musiał być skorygowany przez budowę nowych połączeń prowadzących z południa kraju na północ.

Objęte po zaborcach drogi nie stanowiły jednolitego układu. Na pograniczach byłych zaborów istniały liczne bezdroża i analogicznie jak w przypadku kolei brakowało bezpośrednich połączeń między ważnymi ośrodkami kraju. Tak więc w procesie odbudowy należało realizować wiele inwestycji uzupełniających istniejącą sieć i dostosowujących ją do potrzeb nowego państwa, a także stopniowo rozwijającego się transportu samochodowego. Szacowano, że w celu odpowiedniego zagęszczenia i stworzenia jednolitego systemu niezbędne było zbudowanie około 75 tys. km nowych dróg<sup>1</sup>.

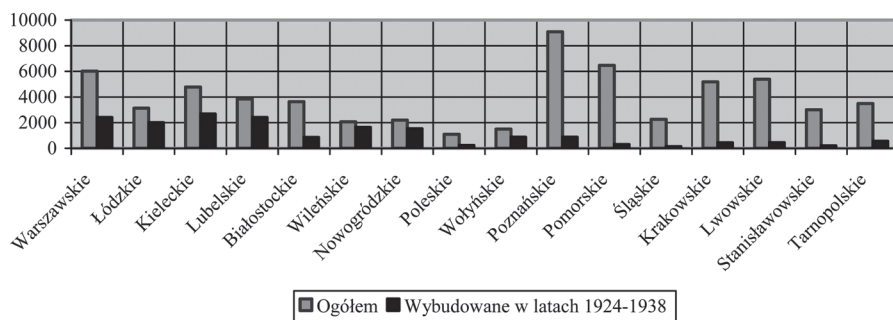
Początkowo skoncentrowano się na usuwaniu zniszczeń wojennych i dokonywaniu prowizorycznych napraw, dopiero po 1922 r. przystąpiono do budowy nowych

---

<sup>1</sup> K. Jasiewicz, *Transport i łączność*, [w:] *Problemy gospodarcze II Rzeczypospolitej*. Warszawa 1989, s. 206.

dróg i mostów. Początkowo tempo budowy dróg utwardzonych było wolne, ze względu na trudności finansowe państwa i brak odpowiedniego zaplecza materiałowego i wykonawczego. W latach 1924–1927 przeciętnie rocznie budowano ok. 800 km dróg. Dopiero na kilka lat przed wybuchem wojny zwiększono tempo budownictwa do około 1700 km<sup>2</sup>. W latach 30., obok budowy nowych, przystąpiono do modernizacji dróg wychodzących z Warszawy, Krakowa, Lwowa i Poznania. Łącznie w latach 1924–1938 wybudowano w Polsce 17,6 tys. km i zmodernizowano 2,6 tys. km dróg<sup>3</sup>. Nowe drogi uzupełniały głównie sieć lokalną, nie budowano nowych magistrali samochodowych, a autostrady pozostały w sferze wstępnego projektowania.

*Wykres 1. Drogi o twardej nawierzchni w Polsce wg województw (stan na 1.04.1938 r., w km)*



Źródło: *Mały rocznik statystyczny 1939*, Warszawa 1939, s. 197.

Środki finansowe na budowę dróg pochodziły ze źródeł państwowych i samorządowych. Największe inwestycje drogowe skoncentrowano w województwach centralnych (warszawskim, kieleckim, lubelskim i łódzkim), gdzie najszybciej narastał ruch samochodowy oraz nowogródzkim i wileńskim. Upośledzone były natomiast pod tym względem województwa południowo-wschodniej Polski (stanisławowskie, poleskie i tarnopolskie). Dodać należy, że w szczycie wielkiego kryzysu gospodarczego wydatki na budowę, przebudowę i utrzymanie dróg obniżone zostały o ponad 45%<sup>4</sup>.

W konsekwencji w 1938 r. Polska posiadała tylko 63,2 tys. km dróg utwardzonych, a ich średnia gęstość na 100 km<sup>2</sup> wynosiła 16,2 km. Jednak specjaliści oceniali, że tylko 3300 km dróg (6% dróg o nawierzchni twardej) było w pełni dostosowanych do potrzeb motoryzacji i transportu samochodowego. Jednocześnie istniało daleko idące zróżnicowanie pod względem gęstości i jakości dróg między województwami zachodnimi i wschodnimi. W województwie śląskim na 100 km<sup>2</sup> powierzchni przypadały 54 km dróg o twardej nawierzchni, podczas gdy w poleskim tylko 2,9 km<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 137.

<sup>3</sup> *Mały rocznik statystyczny 1939*, Warszawa 1939, s. 197.

<sup>4</sup> *Ibidem*, s. 198.

<sup>5</sup> *Ibidem*, s. 188.

Zyskały pod tym względem województwa centralne (lubelskie i kieleckie), m.in. w związku z budową Centralnego Okręgu Przemysłowego. Na wschodzie kraju wiele powiatów miało tylko drogi gruntowe, których eksploatacja uzależniona była od warunków pogodowych.

Obok złego stanu dróg poważnym czynnikiem ograniczającym rozwój nowoczesnego transportu kołowego był bardzo niski poziom motoryzacji. Złożyło się nań wiele przyczyn, z których najważniejsze to słabość gospodarcza kraju oraz brak przez dłuższy okres poparcia państwa dla motoryzacji, traktowanej jako wyraz zbytku i luksusu. Kupno samochodu stanowiło podstawę do podwyższenia podatku jego nabywcy lub traktowania działalności urzędu państwowego, jako zbyt rozrzutnej<sup>6</sup>. Wpływ miała także początkowa niechęć elit wojskowych do motoryzacji armii.

Bezpośrednio po odzyskaniu niepodległości park samochodowy tworzyły pojazdy przejmowane od wojsk austriackich i niemieckich. Były one w znacznym stopniu zużyte i nie przedstawiały większej wartości. Często tylko dlatego trafiały w ręce polskie, że nie mogły być na własnych kołach wywiezione. Następne dostawy samochodów pochodziły z bardzo różnorodnych źródeł. Część uzyskano wraz z powracającymi do kraju wojskami walczącymi na terenie Francji. Pewną ilość pojazdów dostarczały instytucje organizujące pomoc dla Polski oraz amerykański demobil. W większości otrzymaliśmy tabor, który brał udział w działaniach wojennych i był poważnie wyeksploatowany. Dodatkowo jego użytkowanie utrudniała różnorodność typów i marek.

Pierwsze dostawy nowych samochodów nadeszły w 1919 r. Były to pojazdy ciężarowe marki „Fiat” przeznaczone dla wojska. Dla potrzeb cywilnych zakupiono niewielką liczbę samochodów osobowych, głównie „Fordów”. Wprawdzie ze względu na niską chłonność rynku import nie był duży, jednak i on został przerwany po wybuchu wojny polsko-radzieckiej. W latach inflacji, w rezultacie ucieczki od stale tracącej wartości waluty, wzrosło zapotrzebowanie ze strony ludności na samochody. Nastąpiło wówczas spore powiększenie parku samochodowego. Jednak poziom motoryzacji był w dalszym ciągu niski. W połowie 1924 r. zarejestrowanych w Polsce było 7501 samochodów, w tym ok. 27% ciężarowych<sup>7</sup>. Ich właściciele koncentrowali się w województwach zachodnich i centralnych.

Datujące się od 1926 r. ożywienie gospodarcze przyniosło postęp w dziedzinie motoryzacji, głównie dzięki rosnącemu importowi. Nie było jednak w tym zakresie żadnej polityki. Przywóz pojazdów odbywał się w sposób przypadkowy, bez szerszego uwzględnienia potrzeb gospodarczych kraju. Okres ożywienia gospodarczego przyniósł również rozwinięcie własnej produkcji samochodowej. Państwowe Centralne Warsztaty Samochodowe wytwarzały własne samochody osobowe CWS i motocykle „Sokół”, a prywatne Zakłady Mechaniczne „Ursus” przystąpiły do produkcji ciężarówek na licencji włoskiej fabryki S.P.A. Uruchomiono również kilka montowni samochodów osobowych produkowanych przez znane firmy zagraniczne:

<sup>6</sup> E. Brzosko, *Rozwój...*, s. 163.

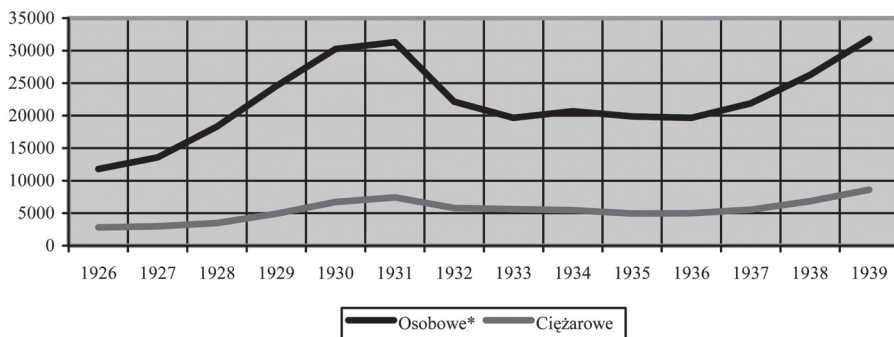
<sup>7</sup> J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport w Polsce 1918–1978. Zarys historii*, Warszawa 1986, s. 44.

„Fiat”, „Ford”, „General Motors” i „Citroen”. Najaktywniej działał „General Motors”, który wytwarzał w Polsce „Chevrolety”.

W 1928 r. na bazie CWS utworzono przedsiębiorstwo pod nazwą Państwowe Zakłady Inżynierii (PZInż.), które wchłonęło zbankrutowane ZM „Ursus”. PZInż. oparły produkcję na zakupie licencji, ciężkie samochody i autobusy wytwarzano na podstawie umowy ze szwajcarską firmą „Saurer”, a licencję na produkcję samochodów osobowych, autobusów i lekkich ciężarówek zakupiono od „Fiata”<sup>8</sup>.

Zbieżność przyspieszenia wytwórczości samochodów z początkiem wielkiego kryzysu gospodarczego spowodowała, że w pierwszej fazie załamanie nie odbiło się na stanie motoryzacji w Polsce. Do końca 1930 r. liczba zarejestrowanych samochodów rosła i przekroczyła 37 tys. pojazdów. Stosunkowo szybko rosła liczba samochodów osobowych i autobusów, znacznie wolniej samochodów ciężarowych. Do 1929 r. udział ciężarówek obniżył się do 18% ogółu pojazdów<sup>9</sup>. Przedłużanie się kryzysu, a wraz z nim postępująca pauperyzacja społeczeństwa, spowodowały katastrofę motoryzacyjną. Od 1931 r. wystąpiło zjawisko, które w ówczesnej literaturze nazwano „demotoryzacją”. Wyraziło się ono zarówno bezwzględnym, jak i względnym spadkiem liczby zarejestrowanych pojazdów mechanicznych.

Wykres 2. Samochody zarejestrowane w Polsce w latach 1926–1938  
(bez wojskowych, stan na 1 stycznia)



\* w tym autobusy

Źródło: *Mały rocznik statystyczny 1939*, Warszawa 1939, s. 199.

Władze państwowe, które dotychczas niewiele robiły w zakresie motoryzacji i nie miały wypracowanych założeń polityki w tym zakresie, zostały zaalarmowane istniejącym stanem. Powołano Międzyministerialną Komisję do spraw Motoryzacji Kraju, która podjęła prace zmierzające do określenia przyczyn „demotoryzacji”. Działalność Komisji nie dała w latach kryzysu żadnych pozytywnych rezultatów. Polityka rządu

<sup>8</sup> E. Brzosko, *Rozwój...*, s. 180 i n.; A. Rummel, *Polskie konstrukcje i licencyjne i motoryzacyjne w latach 1922–1980*, Warszawa 1985, s. 14 i n.

<sup>9</sup> *Mały rocznik statystyczny 1939...*, s. 199.

na tym polu okazała się podobnie mało skuteczna i niezdecydowana, jak i w innych dziedzinach gospodarki. Spadek liczby zarejestrowanych pojazdów obserwowano aż do 1936 r.<sup>10</sup>

Dopiero od tego roku widoczny był zwrot w polityce motoryzacyjnej państwa. Związany był z generalnymi zmianami w polityce gospodarczej rządu zmierzającymi do wzmocnienia potencjału ekonomicznego i militarnego kraju. Kolejno zostały obniżone cła na części zamienne i samochody osobowe, cena benzyny oraz opłaty drogowe od pojazdów zarobkowych, a nabywcy samochodów polskich uzyskali prawo do specjalnej premii<sup>11</sup>.

Mimo tych zabiegów wzrost liczby samochodów był bardzo wolny. Dopiero w końcu 1938 r. stan wozów osobowych i ciężarowych osiągnął poziom sprzed kryzysu. W ostatnim roku przed wybuchem wojny kursowało po Polsce ok. 42 tys. cywilnych pojazdów samochodowych, w tym tylko 8,6 tys. ciężarowych, co oznaczało niewielkie zastosowanie trakcji spalinowej w transporcie drogowym<sup>12</sup>.

Liczba zarejestrowanych samochodów w przeliczeniu na 10 000 mieszkańców była bardzo mała. W 1938 r. wynosiła 10 samochodów, co stawiało Polskę na jednym z ostatnich miejsc w Europie. W tym samym czasie analogiczny wskaźnik we Francji wynosił 523, w Anglii 511, Czechosłowacji 69 i Rumunii 13. Jednocześnie utrzymywało się zjawisko silnie zróżnicowanego wyposażenia poszczególnych obszarów Polski w samochody. Przed wybuchem wojny w Warszawie na 10 000 mieszkańców przypadало około 83 samochodów, w województwie śląskim – 37, a pomorskim – 27. Natomiast w województwach wschodnich poziom motoryzacji był zastraszająco niski. W tarnopolskim analogiczny wskaźnik gęstości wynosił 2,2 samochodu, w województwie wołyńskim – 2,7, poleskim – 3,2 i stanisławowskim – 3,3<sup>13</sup>. Oznaczało to istnienie, obok terenów względnie dostatecznie wyposażonych w samochody, pustyń motoryzacyjnych. Był to jeden z przejawów istnienia w granicach II Rzeczypospolitej tzw. Polski A i Polski B.

Zły stan dróg, niewielka liczba ciężarówek, a także konkurencja kolei i trakcji konnej sprawiły, że transport towarów samochodami nie przybrał w Polsce międzywojennej większych rozmiarów. W ogólnych przewozach towarów na lądzie jego udział sięgał 0,4% i koncentrował się w województwach centralnych i zachodnich. Większą rolę odgrywał transport samochodowy w przewozach pasażerskich. Zapoczątkował go rozwój firm taksówkowych, głównie w Warszawie, a następnie przewozów autobusowych, w których znaczny udział miały Polskie Koleje Państwowe. Udział transportu samochodowego w przewozach pasażerskich sięgnął w 1938 r. 16,2%<sup>14</sup>.

<sup>10</sup> J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport...*, s. 46.

<sup>11</sup> E. Brzosko, *Rozwój...*, s. 170 i n.

<sup>12</sup> *Mały rocznik statystyczny 1939...*, s. 199.

<sup>13</sup> *Ibidem*, s. 199 i 200.

<sup>14</sup> J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport...*, s. 47–49.

## Polska Rzeczpospolita Ludowa (1944–1989)

W wyniku II wojny światowej w transporcie, obok ogromnych strat, miały miejsce głębokie przeobrażenia strukturalne, wywołane zmianą granic politycznych kraju i powstaniem nowej przestrzeni ekonomicznej Polski. W transporcie kołowym zmiana granic politycznych zmniejszyła ogólną sieć dróg, ale zwiększyła długość dróg utwardzonych z 63 tys. km do 94 tys. km. Gęstość dróg bitych wzrosła z 16,2 km do 30,2 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni<sup>15</sup>. Przyrost długości i gęstości dróg utwardzonych nastąpił na zachodzie kraju, gdzie Polska objęła dobrze rozbudowaną infrastrukturę drogową, w tym odcinki poniemieckich autostrad. W konsekwencji, mimo przyłączenia do ZSRR najslabiej zagospodarowanych drogowo województw, nadal utrzymały się dysproporcje między dzielnicami zachodnimi a wschodnimi. W 1945 r. w województwie wrocławskim na 100 km<sup>2</sup> powierzchni było 55 km dróg o nawierzchni twardej, a podobny wskaźnik w województwie lubelskim wynosił tylko 13,1 km<sup>16</sup>.

W latach 40. koncentrowano się na likwidacji zniszczeń nawierzchni drogowych i odbudowie, często tymczasowej, mostów. W okresie planu trzyletniego odbudowano 7000 km dróg, a 700 km zmodernizowano, układając nawierzchnię ulepszoną, głównie asfaltową. Podczas realizacji planu sześcioletniego przystąpiono do rozbudowy sieci drogowej i jej modernizacji z myślą o potrzebach wynikających z industrializacji kraju. Budowę nowych dróg skoncentrowano w okolicach Nowej Huty, Częstochowy, Tychów i Warszawy. Równocześnie, dla aktywizacji terenów zaniedbanych pod względem wyposażenia w infrastrukturę gospodarczą, inwestowano w drogi Białostoczczyzny, Lubelszczyzny i Bieszczadów. W drugiej połowie lat 50., wobec trudności ekonomicznych Polski, zmalało inwestowanie w drogi. Ich standard, który nieco poprawił się do połowy dekady, ulegał pogorszeniu. Nie udało się zahamować procesu dekapitalizacji, szczególnie na zachodzie kraju, w tym w zakresie odcinków autostrad. Jednak wobec niskiego poziomu motoryzacji kraju w końcu lat 50. sieć dróg odpowiadała potrzebom transportowym kraju. Na obszarach uprzemysłowionych (Śląsk) i w rejonie Warszawy odczuwano niedostatek dróg przystosowanych do szybkiego ruchu samochodowego oraz poruszania się pojazdów o dużym nacisku na oś<sup>17</sup>.

Istotny przyrost nowych dróg nastąpił w latach 60. Inwestowano głównie w województwach wschodnich i południowych oraz w województwie warszawskim, w celu wyrównania dysproporcji w gęstości dróg na obszarze kraju. Dużą wagę przywiązywano do modernizacji istniejących szlaków przez układanie lepszych nawierzchni i poprawy geometrii jezdni. Podjęto budowę obejść miast, dwujezdniowych tras wylotowych z większych aglomeracji i przydrożnych parkingów. W konsekwencji nastąpił poważny wzrost ogólnej długości dróg kołowych oraz ich gęstości, zmniejszył

<sup>15</sup> *Ibidem*, s. 68.

<sup>16</sup> K. Lewandowski, *Sieć dróg państwowych w okresie 1945–1965*, „Drogownictwo” 1964, nr 7–8, s. 177.

<sup>17</sup> E. Buszma, *Budowa i przebudowa sieci drogowej*, „Drogownictwo” 1959, nr 10, s. 243; A. Gajkiewicz, *Wykonanie trzyletniego planu odbudowy dróg kołowych*, „Transport i Spedycja” 1950, nr 1, s. 19.

się rozmiar luki między regionami najlepiej i najgorzej wyposażonymi w infrastrukturę drogową. W 1960 r. województwo wrocławskie miało 56,8 km, zaś lubelskie 16,9 km, w 1970 r. odpowiednio – 57,1 km oraz 27,5 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni<sup>18</sup>. Niedostateczne były jednak zmiany jakościowe. Powszechnie stosowano nawierzchnie lekkie, niepozwalające na poruszanie się ciężkich pojazdów. Brakowało obwodnic i dróg dwujezdniowych. Autostrady, których ogólna długość wynosiła 139 km, były rozproszone terytorialnie, a ich stan techniczny nie pozwalał na normalną eksploatację<sup>19</sup>. Generalnie infrastruktura drogowa, wobec niskiego poziomu motoryzacji, zwłaszcza indywidualnej, była wystarczająca. W latach 60. w reklamie turystycznej Polskę prezentowano jako „kraj pustych szos”.

Odbudowa motoryzacji bezpośrednio po wojnie postępowała głównie w oparciu o dostawy radzieckie, z amerykańskiego demobilu i od organizacji UNRRA. Tabor był mocno wyeksploatowany i przedstawiał istną mozaikę marek i typów, co utrudniało jego eksploatację. Na początku 1947 r. zarejestrowanych było 36,7 tys. ciężarówek, 16,5 tys. autobusów i 16 tys. samochodów osobowych. Wśród pojazdów ciężarowych ponad połowa pochodziła z dostaw UNRRA<sup>20</sup>. W przewidywaniu znacznego zapotrzebowania na samochody ciężarowe w latach odbudowy powojennej, jeszcze w czasie okupacji grupa inżynierów, w większości pracowników byłych PZInż., podjęła prace projektowe nad konstrukcją polskiego samochodu ciężarowego. Na początku 1948 r. były gotowe prototypy, a w 1949 r. w Starachowicach uruchomiono produkcję „Stara 20”. Obok sprzętu używanego eksploatowano nowe wozy produkcji radzieckiej, czechosłowackiej, włoskiej i francuskiej. Tabor samochodowy w 1949 r. już dwukrotnie przewyższał stan z 1938 r. przy czym 51% stanowiły samochody ciężarowe. To niezwykle zjawisko przewagi pojazdów ciężarowych utrzymało się aż do 1960 r., co wynikało nie tylko z potrzeb gospodarczych, ale także nieprzychylnego stanowiska władz wobec motoryzacji indywidualnej i niskiej siły nabywczej społeczeństwa<sup>21</sup>.

Silny rozwój produkcji samochodów zaznaczył się w latach planu sześcioletniego. Fabryka w Starachowicach nie tylko wytwarzała ciężarówki i ciągniki siodłowe, ale także dostarczała podwozia do produkcji autobusów w fabryce w Sanoku. W 1951 r. w Lublinie rozpoczęto montaż na licencji radzieckiej samochodu ciężarowego „Lublin-51”. Do 1958 r. wyprodukowano 17,4 tys. pojazdów, ale dalszą produkcję wstrzymano ze względu na niskie walory techniczne i ekonomiczne ciężarówek<sup>22</sup>.

Plan sześcioletni przyniósł także produkcję samochodów osobowych „Warszawa” na podstawie dokumentacji radzieckiej „Pobedy”. Produkcję podjęła Fabryka

<sup>18</sup> R. Czerwiński, S. Poźniak, *Drogi*, „Motoryzacja” 1971, nr 4, s. 78; K. Lewandowski, *Sieć...*, s. 177; *Rocznik statystyczny 1961*, Warszawa 1961, s. 241; *Rocznik statystyczny 1971*, Warszawa 1971, s. 351.

<sup>19</sup> J. Kaliński, *Autostrady w Polsce czyli drogi przez mękę*, Łódź 2011, s. 8–9.

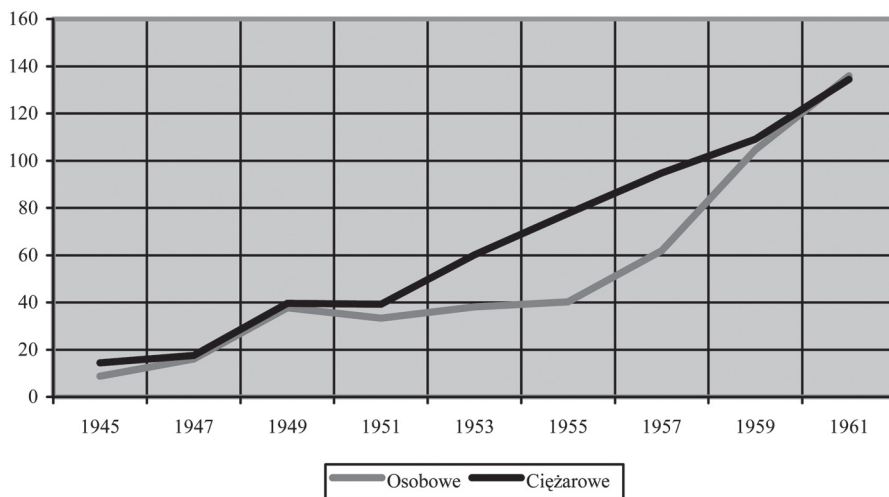
<sup>20</sup> *Transport Rehabilitation in Poland (Revised)*, London 1947, s. 24–25.

<sup>21</sup> A. Rostocki, *Rozwój motoryzacji w planie sześcioletnim*, Warszawa 1951, s. 103; *Rocznik statystyczny transportu 1945–1966*, Warszawa 1967, s. XXVIII–XXIX.

<sup>22</sup> J. Pomianowski, *20 lat Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie*, „Motoryzacja” 1972, nr 1, s. 9.

Samochodów Osobowych na Żeraniu, którą budowano w latach 40. z myślą o kontynuacji przedwojennej współpracy z „Fiatem”. W końcu lata 60. na Żeraniu wytwarzano blisko 18 tys. pojazdów rocznie. Na bazie zespołów z FSO uruchomiono także produkcję samochodów dostawczych „Nysa” w Nysie i „Żuk” w Lublinie. Pod koniec lat 50. w FSO wyprodukowano pierwsze „Syreny” jako konstrukcję całkowicie własną. W 1958 r. przemysł krajowy dostarczył 11,5 tys. samochodów osobowych, 10,3 tys. ciężarowych i 670 autobusów<sup>23</sup>.

Wykres 3. Samochody zarejestrowane w Polsce w latach 1945–1961 (w tys.)



Źródło: Podstawowe dane statystyczne o Polsce 1946–1990, Warszawa 1991, s. 18; *Rocznik statystyczny transportu 1945–1966*, Warszawa 1967, s. XXVIII.

Wobec dużych potrzeb kontynuowano także import, głównie z ZSRR i Czechosłowacji, ale także z Francji i Włoch. W rezultacie nastąpił poważny wzrost parku samochodowego. W 1958 r. jeździło po drogach PRL 102,4 tys. samochodów ciężarowych i prawie 84 tys. osobowych, tzn. 3-krotnie więcej niż w 1949 r. Od tego czasu zaczęła się zmieniać struktura dostaw samochodów na rzecz pojazdów osobowych. W stosunku do 1950 r. w połowie lat 60. było 4-krotnie więcej ciężarówek i 5,5-krotnie więcej samochodów osobowych. Wśród pojazdów osobowych dominowały należące do osób prywatnych (88%), ale tabor ciężarowy był domeną przedsiębiorstw społecznych (95% pojazdów). Liczbę 215 tys. prywatnych samochodów osobowych uzupełniało prawie 1,5 mln motocykli i skuterów. Jednoślady pochodzące głównie z produkcji krajowej stanowiły realną podstawę motoryzacji Polski w latach 60., a ich przewaga ilościowa nad samochodami osobowymi utrzymała się aż do 1978 r.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> A. Rummel, *Polskie...*, s. 103 i n.; *Rocznik statystyczny 1964*, Warszawa 1964, s. 115.

<sup>24</sup> T. Komornicki, *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, Warszawa 2011, s. 33; *Rocznik statystyczny transportu...*, s. XXIX i 317.



Wobec niskiego poziomu motoryzacji i niedostatku odpowiednich dróg przewozy samochodowe realizowane były na krótkich odległościach, o czym świadczył fakt, że w 1965 r. przewieziono samochodami 61% ładunków, ale stanowiło to tylko 5,4% pracy przewozowej (liczonej w tonokilometrach) całego transportu uspołecznionego<sup>25</sup>. W przewozach lądowych dominował transport kolejowy, który także miał, ale mniejszą, przewagę w przewozach pasażerskich.

Koniec lat 60. i lata 70. przyniosły widoczny postęp w produkcji samochodów, który wpłynął na zdecydowany wzrost motoryzacji kraju. Zasadnicze znaczenie dla przemysłu motoryzacyjnego miał powrót w końcówce rządów Gomułki do współpracy z koncernami zachodnimi. Na podstawie włoskiej licencji od 1968 r. ruszyła na Żeraniu seryjna produkcja niezbyt nowoczesnego „Fiata 125P”, który zastąpił wcześniej wytwarzaną „Warszawę”. „Fiat 125P” produkowano w różnych wersjach, dostarczając do 1991 r. na rynek krajowy i zagraniczny blisko 1,5 mln pojazdów. Na jego bazie powstał samochód osobowy „Polonez”, produkowany aż do 2002 r., którego sprzedaż przekroczyła 1 mln sztuk. Podjęcie produkcji licencyjnej w FSO spowodowało przesunięcie w 1972 r. produkcji „Syreny” do Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej. Do 1983 r. łącznie powstało 0,5 mln tych popularnych, ale mocno przestarzałych samochodów. Kolejnym samochodem licencyjnym, zakupionym na początku rządów Gierka, był „Fiat 126P”, produkowany przez FSM w Bielsku-Białej i Tychach od 1973 do 2000 r. Łącznie na rynek wewnętrzny i eksport przekazano 3,3 mln tych poszukiwanych pojazdów małowitrazowych<sup>26</sup>.

Samochody ciężarowe, poza FSC w Starachowicach, produkowane były w Jelczańskich Zakładach Samochodowych w Jelczu-Laskowicach koło Wrocławia. Najbardziej znana była rodzina ciężarówek „Jelcz”, która w latach 70. powstała w kooperacji z austriacką firmą „Steyr”. W tych samych zakładach, początkowo na licencji czechosłowackiej, a w latach 70. – francuskiej, wytwarzano autobusy „Karosa” i „Berliet”. W latach 80. autobusy „Jelcz” wykorzystywały komponenty węgierskie<sup>27</sup>.

Szczyt produkcji samochodów ciężarowych w Polsce Ludowej przypadł na rok 1975, kiedy wyjechało z fabryk 66,5 tys. pojazdów. W kryzysowym 1989 r. wytworzono tylko niecałe 44 tys. sztuk. W przypadku samochodów osobowych szczyt osiągnięto w 1980 r. (351 tys. sztuk), a w ostatnim roku istnienia PRL wytworzono 285 tys. samochodów. Import pojazdów mechanicznych był zdecydowanie mniejszy, w charakteryzowanych latach sprowadzono odpowiednio 7,5 tys. i 11,7 tys. ciężarówek oraz 14,9 tys. i 33,2 tys. samochodów osobowych<sup>28</sup>. Znaczny przyrost importu samochodów osobowych w latach 80., głównie z państw kapitalistycznych, był

<sup>25</sup> *Rocznik statystyczny transportu...*, s. 9.

<sup>26</sup> A. Rummel, *Polskie...*, s. 145 i n.; [http://pl.wikipedia.org/wiki/FSO\\_Warszawa](http://pl.wikipedia.org/wiki/FSO_Warszawa); [http://pl.wikipedia.org/wiki/Polski\\_Fiat\\_125p](http://pl.wikipedia.org/wiki/Polski_Fiat_125p); [http://pl.wikipedia.org/wiki/FSO\\_Polonez](http://pl.wikipedia.org/wiki/FSO_Polonez); [http://pl.wikipedia.org/wiki/Syrena\\_%28samoch%C3%B3d%29](http://pl.wikipedia.org/wiki/Syrena_%28samoch%C3%B3d%29); [http://pl.wikipedia.org/wiki/Fiat\\_126](http://pl.wikipedia.org/wiki/Fiat_126)

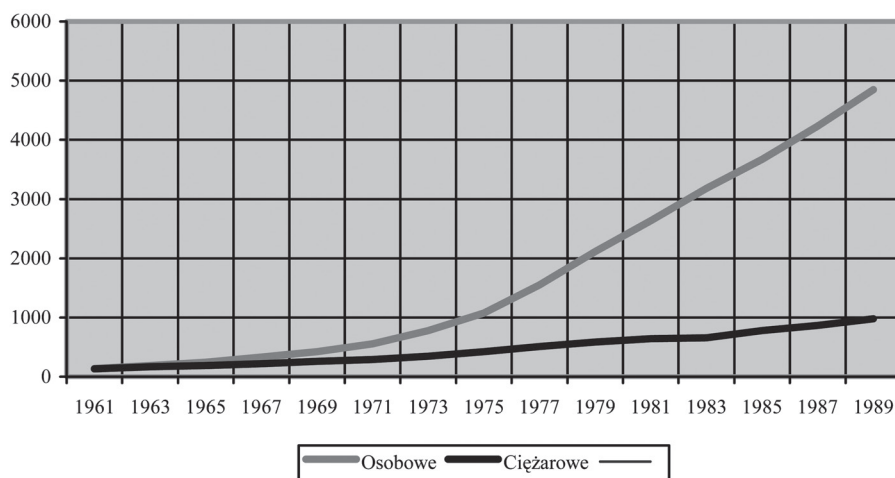
<sup>27</sup> A. Rummel, *Polskie...*, s. 146 i n.; <http://pl.wikipedia.org/wiki/Jelcz>

<sup>28</sup> *Podstawowe dane statystyczne o Polsce 1946–1990*, Warszawa 1991, s. 11.

spowodowany postępującą liberalizacją handlu zagranicznego i dotyczył prywatnego importu używanych pojazdów.

Mimo datującego się od 1979 r. kryzysu gospodarczego do końca PRL następował stały wzrost motoryzacji indywidualnej. Liczba samochodów osobowych zwiększyła się w latach 1970–1980 z 480 tys. do blisko 2,4 mln, zaś w latach 1980–1989 o dalsze 2,5 mln pojazdów, co dało w latach 1970–1989 wzrost ponad 10-krotny. Wskaźnik nasycenia, liczony liczbą samochodów osobowych na 1000 ludności, zwiększył się z 67 w 1980 r. do 127 w 1989 r. Jednak stawał nas na odległym miejscu w Europie, m.in. za Czechosłowacją, Jugosławią, NRD i Węgrami. Największy przyrost samochodów osobowych notowano na słabo rozwiniętych terenach Polski Południowo-Wschodniej i w otoczeniu aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Słabszy, w dużych miastach Warszawie, Łodzi, Wrocławiu i Gdańsku, co wynikało z wcześniejszego osiągnięcia dość wysokiego stopnia nasycenia. W przypadku samochodów ciężarowych ich liczba w latach 1970–1989 zwiększyła się 3-krotnie do 977 tys., zdecydowanie powiększając potencjał transportu drogowego<sup>29</sup>.

Wykres 4. Samochody zarejestrowane w Polsce w latach 1962–1989 (w tys. sztuk)



Źródło: Podstawowe dane statystyczne o Polsce 1946–1990, Warszawa 1991, s. 18 i 19.

Pod wpływem rosnącej motoryzacji od początku lat 70. skoncentrowano środki finansowe na drogowych połączeniach magistralnych. Rozpoczęto budowę dróg szybkiego ruchu o parametrach zbliżonych do autostrad. Najdłuższą drogą tego typu, jaka wówczas powstała, była trasa Warszawa – Katowice, którą na odcinku z Piotrkowa do Częstochowy (105 km) zbudowano od podstaw, z myślą o jej przekształceniu w przyszłości w autostradę. Inne drogi szybkiego ruchu powstawały głównie u wylotów dużych miast z uwagi na największe ich zatłoczenie pojazdami<sup>30</sup>. W 1976 r. podjęto

<sup>29</sup> T. Komornicki, *Przemiany...*, s. 33–34; *Rocznik statystyczny 1990*, Warszawa 1990, s. XL, XLI i 560.

<sup>30</sup> J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport...*, s. 136.

budowę pierwszego odcinka autostrady między Katowicami a Krakowem, której fragment długości 30 km ukończono dopiero w 1983 r. W związku z przygotowaniem do olimpiady w Moskwie w 1980 r. przystąpiono w 1976 r. do budowy odcinków autostradowych między Poznaniem a Warszawą wraz z modernizacją przejazdów przez te miasta. Na ich ukończenie trzeba było czekać aż do 2012 r.<sup>31</sup>

Rozciągnęła się w czasie także budowa odcinków dróg ekspresowych (na Śląsku, w rejonie Kielc, Poznania i Szczecina) i obwodnic (Trójmiasta, Goleniowa, Grójca, Wrześni). Przyczyną były trudne problemy gospodarcze kraju pod koniec lat 70. i w dekadzie lat 80. Do 1989 r. udało się jednak dokończyć budowę autostrady Katowice – Kraków (62 km), zbudować 52-km odcinek pod Poznaniem (Września – Konin) i 17,5-km – pod Łodzią (Tuszyn – Piotrków Trybunalski). Powstała także 7-kilometrowa droga ekspresowa Sosnowiec – Katowice oraz kilka odcinków dróg o ulepszonej nawierzchni<sup>32</sup>.

Ogółem w latach 1946–1989 długość dróg publicznych o twardej nawierzchni zwiększyła się z 95,8 tys. km do 158,8 tys. km, czyli aż o 65%. Podobnie podniosła się ich gęstość, liczona w km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni, która wzrosła z 30,7 do 50,1 km<sup>33</sup>. Znacznemu przyrostowi sieci drogowej towarzyszyły minimalne zmiany jakościowe. Mało budowano dróg dwujezdniowych i o ulepszonej nawierzchni, bardzo wolno realizowano program budowy autostrad, zaniedbano tworzenie obwodnic miast i budownictwo mostowe. Okres rządów komunistycznych zaznaczył się preferencjami dla infrastruktury drogowej związanej z uprzemysłowieniem kraju i tworzeniem nowych aglomeracji miejskich. W programach inwestycyjnych uwzględniano także zadania wynikające z tranzytu między ZSRR a NRD oraz potrzeby militarne Układu Warszawskiego. W konsekwencji umocniony został równoleżnikowy układ głównych magistrali drogowych. Złagodzeniu uległy różnice w przestrzennym zagospodarowaniu kraju w zakresie drogownictwa, ale ich pełne ujęcie uniemożliwiały zmiany podziału administracyjnego kraju dokonane w 1975 r.<sup>34</sup> Jednak szybko rosnąca motoryzacja kraju i niewydolność transportu kolejowego powodowały nadmierne obciążenie dróg przewozami, a w konsekwencji ich dewastację, pogarszającą bezpieczeństwo transportu drogowego.

### III Rzeczpospolita (1990–2012)

Gruntowne zmiany w transporcie przyniosły przemiany polityczne i ekonomiczne podjęte w 1989 r., nazwane transformacją systemową. Początkowo wiązały się one z silnym załamaniem przewozów, zarówno towarowych, jak i pasażerskich,

<sup>31</sup> J. Kaliński, *Autostrady...*, s. 17–18.

<sup>32</sup> M. Rolla, *Sieć drogowa w XX wieku*, „Drogownictwo” 2000, nr 12, s. 364–366.

<sup>33</sup> *Rocznik statystyczny 1990...*, s. XL–XLI.

<sup>34</sup> W 1955 r. w województwie wrocławskim było 55,4 km dróg na 100 km<sup>2</sup>, zaś w województwie lubelskim 14,4 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. Do 1973 r. gęstość dróg w województwie wrocławskim wzrosła do 55,9 km, zaś w lubelskim już do 32,3 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni. Zob. *Rocznik statystyczny transportu...*, s. 38; *Rocznik statystyczny 1974*, Warszawa 1974, s. 386.

a następnie zdecydowanie szybszą odbudową przewozów drogowych w porównaniu z kolejowymi. Podstawowym powodem kryzysu był spadek wytwórczości w transportochłonnych branżach paliwowo-surowcowych rozbudowanych po II wojnie światowej i przejściowe zahamowanie działalności inwestycyjnej. Przełamanie tendencji spadkowych nastąpiło dopiero w 1995 r. Zdecydowało o tym ożywienie gospodarcze oraz rozwój sektora prywatnego w transporcie, szczególnie samochodowym. Przewoźnicy prywatni systematycznie zwiększali udział w przewozach kosztem przedsiębiorstw publicznych. Innym przejawem zmian w transporcie lądowym był wzrost udziału przewozów międzynarodowych w ogólnych przewozach. Jednocześnie systematycznie rosła liczba samochodów osobowych. Intensywność ruchu samochodowego na głównych magistralach podwoiła się, ukazując ich głęboką niewydolność. Wzmoczony ruch, zwłaszcza ciężkich pojazdów, powodował przyspieszone niszczenie nawierzchni. Nasiliło się niekorzystne oddziaływanie transportu drogowego na środowisko przyrodnicze i kulturowe, wzrastała liczba wypadków komunikacyjnych.

Zmiany w transporcie wywołały potrzebę dostosowania infrastruktury drogowej do nowych warunków. Należało także uwzględnić wyzwania związane z przygotowaniem do wejścia Polski do Unii Europejskiej. Dlatego szczególnie pilne stało się zwiększenie zdolności przewozowych transportu drogowego. W sferach rządowych i wśród specjalistów panowało przekonanie co do potrzeby rozwinięcia i unowocześnienia sieci drogowej, w tym budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz rekonstrukcji istniejących szlaków.

Modernizacja i dostosowanie sieci transportu lądowego uzależnione były od możliwości finansowych państwa. Tymczasem od początku transformacji ustrojowej kraj borykał się z deficytem budżetowym i niskim poziomem akumulacji kapitału. Niezbędna okazała się pomoc międzynarodowych organizacji i instytucji finansowych. W konsekwencji już w 2000 r. ze źródeł zagranicznych pochodziło 45% środków przeznaczonych na inwestycje drogowe<sup>35</sup>.

Pozyskane przez państwo środki finansowe umożliwiły realizację niezwykle potrzebnych autostrad i dróg ekspresowych. Priorytet uzyskały autostrady równoleżnikowe A2 (granica z Niemcami – Poznań – Łódź – Warszawa – granica z Białorusią) i A4 (granica z Niemcami – Wrocław – Katowice – Kraków – Rzeszów – granica z Ukrainą) oraz południkowa A1 (Gdańsk – Łódź – Katowice – granica z Czechami). W rezultacie przystąpiono do budowy kilku odcinków autostrad między Wrocławiem a Krakowem (A4), obwodnicy Poznania (A2) oraz mostu autostradowego z dojazdami pod Toruniem (A1). Łącznie od 1991 do 2004 r. państwo wybudowało 168 km autostrad. Nikłe zainteresowanie ze strony kapitału prywatnego sprawiło, że wybudował on tylko 88 km autostrady A2 w rejonie Poznania. W ciągu starych dróg powstały niewielkie odcinki tras i obwodnic ekspresowych o łącznej długości 29 km<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> T. Suwara, *Ewolucja wskaźników drogowych*, „Drogownictwo” 2000, nr 10, s. 291–292; *Rozwój infrastruktury transportu*, red. K. Wojewódzka-Król, Gdańsk 2002, s. 153 i n.

<sup>36</sup> J. Kaliński, *Autostrady...*, s. 23 i n.; <file:///E:/Dokumenty/C5%B9r%C3%B3d%C5%82a%20PL/ATrans.%20i%20komun/Drogowy/Statystyki/%5BStatystyka%5D%20Autostrady%20i%20drogi%20eksp.htm>

Okres III Rzeczypospolitej przed wstąpieniem Polski do UE nie przyniósł istotnych zmian w infrastrukturze transportowej. W 2004 r. Polska dysponowała 252 tys. km dróg o twardej nawierzchni. Jednak ich gęstość, wynosząca 80,7 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni, była o 1/3 mniejsza niż w Unii Europejskiej. Dodatkowo podstawowa część dróg nie spełniała warunków nowoczesnego transportu, zarówno pod względem możliwości przewozowych, jak też bezpieczeństwa. Tylko 29% polskiej sieci drogowej było w stanie dobrym, 37% w stanie zadowalającym, a 34% w stanie złym. O technicznym zacofaniu drogownictwa świadczyła niewielka ilość dróg ekspresowych i autostrad, których długość wynosiła odpowiednio 552 km i 233 km. Niekorzystnie kształtowała się gęstość dróg utwardzonych w układzie przestrzennym. W województwie śląskim wynosiła ona 163,8 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni, zaś w województwie warmińsko-mazurskim tylko 50,8 km na 100 km. Tymczasem rosło natężenie ruchu drogowego, które w 1990 r. wynosiło 3660, zaś w 2000 r. 7680 pojazdów na dobę<sup>37</sup>.

Po wstąpieniu Polski do UE istniało przekonanie, że jej pomoc finansowa stanie się ważnym elementem niwelowania różnic i poprawy infrastruktury drogowej. Powstało kilka rządowych programów, z których szczególne znaczenie miał Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012. Koszt programu, szacowany na 18,2 mld zł, pokryto ze środków państwowych i unijnych. Na jego realizacji zaważyły przygotowania do Mistrzostw Europy w piłce nożnej (Euro 2012), które wywołały pośpiech oraz wiele problemów finansowych i realizacyjnych. Dopiero na kilka dni przed mistrzostwami, w atmosferze skandalów i opóźnień, udało się uzyskać „przejezdność” autostrady A2 z Łodzi do Warszawy. W latach 2008–2012, ze środków państwa i UE, powstało: 162 km autostrady A1, 116 km autostrady A2, 133 km autostrady A4 i 22 km autostrady A8 (obwodnica Wrocławia). Zdecydowanie mniejsze były efekty budowy autostrad przez kapitał prywatny, z którym początkowo wiązano duże nadzieje przy modernizacji drogownictwa. W analizowanym okresie przekazał on do użytku 151 km autostrady A1 i 106 km autostrady A2. W rezultacie działań państwa i sektora prywatnego w końcu 2012 r. łączna długość eksploatowanych autostrad przekroczyła 1365 km. Najdłuższymi ciągami był odcinek A4 od granicy z Niemcami do Tarnowa długości 503 km i odcinek A2 od granicy zachodniej państwa do Warszawy liczący 453 km<sup>38</sup>.

W szybkim tempie rozwijało się budownictwo dróg ekspresowych. W latach 2005–2012 zbudowano ich 820 km, m.in. odcinki Bielsko-Biała – Pogórze, lotnisko Pyrzowice – Podwarpie oraz obwodnicę Skoczowa na S1; odcinek w pobliżu węzła Konotopa na S2; odcinki między Miękowem a Gorzowem Wielkopolskim oraz między Międzyrzeczem a Nową Solą na S3; odcinek Bydgoszcz – Strzeszek – Białe Błota i Gniezno – Poznań na S5; obwodnice Nowogardu i Słupska na S6; odcinki

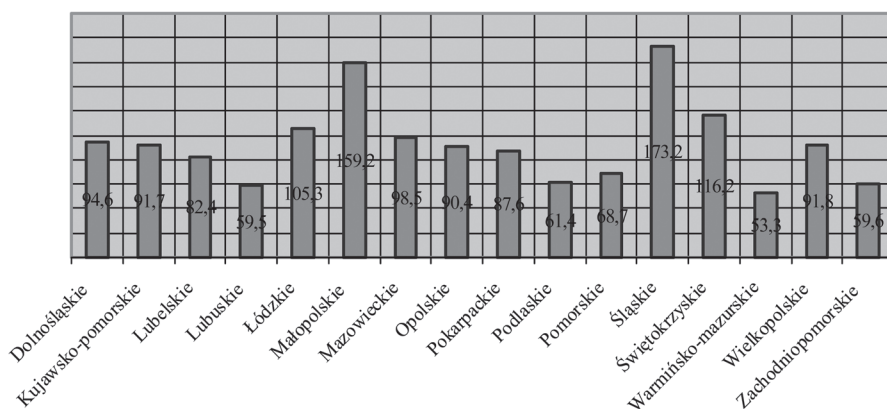
<sup>37</sup> A.S. Grzelakowski, *Transport w realizacji Strategii Lizbońskiej*, „Przegląd Komunikacyjny” 2003, nr 7/8, s. 4; T. Suwara, *Ewolucja...*, s. 291; *Transport. Wyniki działalności w 2004 r.*, Warszawa 2005, s. 71 i n.

<sup>38</sup> J. Kaliński, *Autostrady na Euro 2012*, „Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Studia i Prace” 2013, nr 1, s. 139 i n.

Elbląg – Miłomłyn, Olsztynek – Nidzica, Zakroczym – Czosnów, Warszawa Powązki – Konotopa, Grójec – Białobrzegi, Skarżysko – Kielce i Myślenice – Lubonia oraz obwodnice Elbląga, Olsztynka, Płońska, Grójca, Jędrzejowa i częściowo Krakowa na S7, Białystok – Jeżewo Stare, Wyszaków – Radzymin, Marki – Konotopa, Radziejowice – Piotrków, Syców – Wrocław oraz obwodnica Zambrowa na S8; obwodnice Stargardu Szczecińskiego i Torunia na S10, odcinek Poznań – Kórnik i obwodnice Ostrowa Wielkopolskiego i Poznania na S11; odcinek Lublin – Piaski i obwodnicę Puław na S12; obwodnicę Garwolina na S17, odcinek Elbląg – Grzechotki na S22 i odcinki S69 między Bielsko-Białą a Zwardoniem. W rezultacie w końcu 2012 r. funkcjonowało w Polsce 1052 km dróg ekspresowych, silnie rozproszonych, nietworzących zwartej sieci<sup>39</sup>.

Inwestycje, zarówno rozwojowe, jak i modernizacyjne, prowadzono także na drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych. W rezultacie długość dróg utwardzonych między 2004 i 2012 r. wzrosła o 28,4 tys. km i osiągnęła ogólną długość 280,7 tys. km. Zauważalnie wzrosła także ich gęstość z 80,7 do 89,8 km na 100 km<sup>2</sup>. Każde województwo, poza opolskim, posiadało odcinki dróg ekspresowych. Pozbawione nawet najkrótszych odcinków autostrad były województwa: lubelskie, podlaskie i świętokrzyskie (województwo podkarpackie miało 6,8 km, a warmińsko-mazurskie 1,2 km autostrad)<sup>40</sup>.

Wykres 5. Gęstość dróg o twardej nawierzchni w Polsce wg województw w końcu 2012 r. (w km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni)



Źródło: [http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL\\_transport\\_wyn\\_dzial\\_2012\\_suplement.pdf](http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wyn_dzial_2012_suplement.pdf)

<sup>39</sup> *Transport. Wyniki działalności w 2004 r.*..., s. 71; [http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL\\_transport\\_wyn\\_dzial\\_2012\\_suplement.pdf](http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wyn_dzial_2012_suplement.pdf); <file:///E:/Dokumenty/C5%B9r%C3%B3d%C5%82a%20PL/ATrans.%20i%20komun/Drogowy/Statystyki/%5BStatystyka%5D%20Autostrady%20i%20drogi%20ekspr.htm>

<sup>40</sup> *Transport. Wyniki działalności w 2004 r.*..., s. 71; [http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL\\_transport\\_wyn\\_dzial\\_2012\\_suplement.pdf](http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/TL_transport_wyn_dzial_2012_suplement.pdf)

Realizacja wielkiego programu drogowego przyczyniła się także do poprawy stanu technicznego dróg. W 2012 r. już 63% dróg oceniano jako dobre (w 2004 r. – 29%), 24% jako niezadowolające i 13% jako złe (w 2004 r. – 34%)<sup>41</sup>.

Wzmocnieniu po 2004 r. budownictwu drogowemu towarzyszył trwający od początku transformacji systemowej boom motoryzacyjny. Jego podstawą był zarówno dynamiczny rozwój przemysłu motoryzacyjnego, jak i rosnący import. W przemyśle, w wyniku intensywnych zmian własnościowych i napływu inwestycji zagranicznych, dominującą pozycję zajęły zagraniczne koncerny „Fiat”, „General Motors”, MAN, „Scania”, „Volkswagen” i „Volvo”. Największym producentem samochodów osobowych i dostawczych w 2012 r. był tyski Fiat Auto Poland, którego udział w rynku sięgał 55%. Do Volkswagena Poznań należało 25% rynku wspomnianych pojazdów. Trzecie miejsce zajmował General Motors Manufacturing Poland, produkujący rodzinę „Opel”. W przypadku samochodów ciężarowych zdecydowana większość pochodziła z fabryki MAN Trucks w Niepołomicach. Autobusy wytwarzały Scania Słupsk, MAN Bus w Starachowicach i Volvo Poland we Wrocławiu. Zachodnie koncerny nowoczesną wytwórczością podkopały egzystencję producentów krajowych, przede wszystkim warszawskiej FSO. Jedynym krajowym producentem autobusów Solaris Bus & Coach w Środzie Wielkopolskiej odgrywał znaczącą rolę na rynku motoryzacyjnym. Ogólna produkcja samochodów osobowych wzrosła z 266 tys. w 1990 r. do 842 tys. w 2008 r., czyli ponad 3-krotnie. W następnych latach, pod wpływem światowego kryzysu finansowego, obniżyła się do 540 tys. w 2012 r., ale było to 2-razy więcej niż na początku transformacji ustrojowej. Szczyt produkcji samochodów ciężarowych i naczepek, która w 1990 r. wyniosła 39 tys., nastąpił w 2012 r. i sięgnął 104 tys. pojazdów. Jednocześnie rósł import samochodów, głównie z Europy Zachodniej, tylko w 2011 r. sprowadzono ponad 316 tys. nowych i używanych samochodów osobowych<sup>42</sup>.

Pod wpływem zwiększonych dostaw taboru nastąpił silny wzrost zarejestrowanych pojazdów, którego dynamika w przypadku samochodów osobowych przyspieszyła nawet w kryzysowych latach 2008–2010 (zob. wykres 6).

Między 1990 a 2012 r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła 3,5-krotnie i osiągnęła wielkość 18,7 mln pojazdów, a ciężarówek 3-krotnie do 3 mln pojazdów. W 2002 r. samochody osobowe posiadało już 50% gospodarstw domowych. W 2005 r. liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców osiągnęła 323, a w 2012 r. 486. Wskaźnik ten w przypadku ciężarówek doszedł odpowiednio do 60 i 82, a motocykli do 20 i 29<sup>43</sup>. W okresie transformacji stopniowo wyrównywały

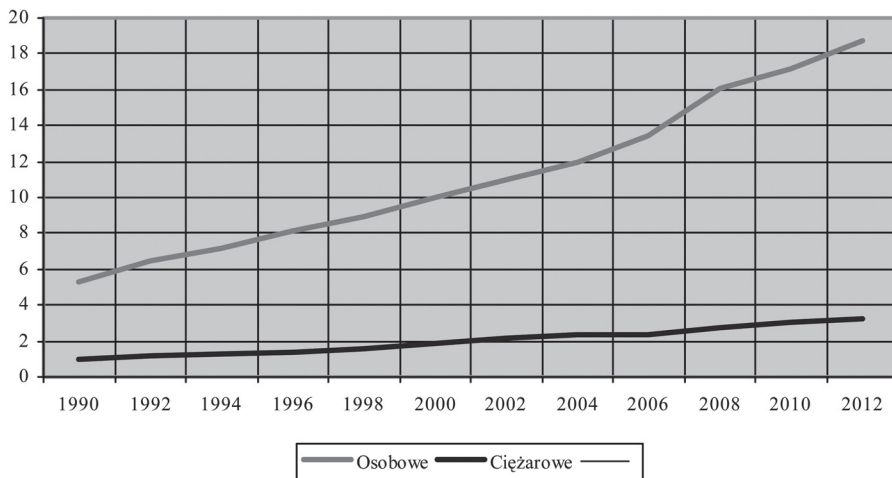
<sup>41</sup> GDDKiA. *Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2012 roku*. Warszawa 2013, s. 7.

<sup>42</sup> *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2013*, Warszawa 2013, s. 56–57; *Rocznik statystyczny handlu zagranicznego 2012*, Warszawa 2012, s. 2002; KPMG. *Stan branży motoryzacyjnej oraz jej rola w polskiej gospodarce*, Warszawa 2013, s. 21 i n.

<sup>43</sup> *Rocznik statystyczny 1999*, Warszawa 1999, s. XLVIII i XLIX; *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2013*, Warszawa 2013, s. 59; *Transport. Wyniki działalności w 2004 r.*..., s. 123; *Transport. Wyniki działalności w 2012 r.*, Warszawa 2013, s. 134.

się dysproporcje regionalne w zakresie nasycenia samochodami osobowymi, jednak utrzymywało się silne zróżnicowanie w zakresie marek pojazdów oraz ich wieku. W największych aglomeracjach zdecydowanie więcej niż na prowincji było pojazdów znanych marek światowych i nowych.

Wykres 6. Samochody zarejestrowane w Polsce w latach 1990–2012 (w mln sztuk)



Źródło: *Rocznik statystyczny 1999*, Warszawa 1999, s. XLVIII i XLIX; *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2005*, Warszawa 2005, s. 53; *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2013*, Warszawa 2013, s. 59.

Dla porównań międzynarodowych dostępne są dane do 2011 r. W Polsce wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców wynoszący 470 zrównał się z notowanym w bogatej Holandii, a wyprzedził analogiczny indeks w Anglii (450), Czechach (436), Estonii (428), Bułgarii (368), Słowacji (324), Łotwie (300) i Rumunii (203)<sup>44</sup>. Podobne nasycenie samochodami osobowymi jak Polska miały Belgia, Hiszpania i Norwegia, a więcej kraje stojące na wyższym poziomie rozwoju gospodarczego i społecznego.

\* \* \*

Polska, zdecydowanie zacofana pod względem motoryzacji w okresie międzywojennym i pozostająca w tyle za większością państw europejskich w latach PRL, po 1989 r. znalazła się w gronie gospodarek o wysokim nasyceniu samochodami. Wiele gospodarstw domowych, podobnie jak na Zachodzie, posiadało więcej niż jeden samochód. Upowszechnienie motoryzacji indywidualnej wpłynęło na zmniejszenie przewozów pasażerskich kolejami i autobusami. Natomiast szybko rosła rola tabo-ru samochodowego w przewozach publicznych towarów. W latach 2005–2012 jego udział w ogólnym transporcie ładunków zwiększył się z 76 do 84%<sup>45</sup>.

<sup>44</sup> *Motorisation rate*, [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search\\_database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database)

<sup>45</sup> *Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2013...*, s. 537.



Z punktu widzenia poziomu motoryzacji sieć drogowa zarówno w Polsce międzywojennej, jak i w dwóch dziesiątkach lat Polski Ludowej była wystarczająca. Do końca lat 60. aktualne było wspomniane hasło „kraj pustych szos”. Dopiero datowany na przełom lat 60. i 70. wyraźny wzrost poziomu motoryzacji przyniósł problemy, głównie w dużych aglomeracjach miejskich i skłonił władze do większych inwestycji drogowych. Ich ograniczenie w latach 80., w powiązaniu z przyspieszającą motoryzacją, szczególnie po 1989 r., stworzyło wiele problemów wynikających z niedostosowania infrastruktury drogowej do wzmożonego ruchu samochodowego. Nie udało się ich rozwiązać w latach 90. i na początku XXI w. na skutek zmiennej polityki drogowej i niedostatecznych środków finansowych.

Rozbudowa nowoczesnej sieci drogowej po 2004 r. oraz stworzenie parku pojazdów o dość wysokim poziomie technicznym wpłynęły na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wskaźnik wypadków drogowych na 10 tys. pojazdów samochodowych zmniejszył się z 28,6 w 2005 r. do 14,9 w 2012 r.<sup>46</sup> Pozostaje jednak na wysokim poziomie, a Polska negatywnie wyróżnia się pod względem zabitych w wypadkach drogowych. W 2012 r. liczba zabitych sięgnęła 93 na 1 mln mieszkańców, przy średniej dla Unii Europejskiej wynoszącej 55<sup>47</sup>. Liczba, a zwłaszcza śmiertelność, wypadków drogowych przyczynia się do wysokich kosztów społecznych motoryzacji.

Występujące niedostosowanie infrastruktury drogowej do szybko rosnącej motoryzacji niesie za sobą dużo problemów ekonomicznych i technicznych. Ich rozwiązanie, szczególnie w dużych aglomeracjach, wymaga kompleksowych działań polegających na dalszej rozbudowie infrastruktury drogowej, a także racjonalnym ograniczeniu ruchu samochodowego w centrach miast i tworzeniu węzłów komunikacyjnych umożliwiających wiązanie komunikacji indywidualnej z publiczną. Niezmiernie istotnym problemem pozostaje niedorozwój kolejnictwa uniemożliwiający szersze rozwinięcie transportu intermodalnego.

### **Motorisation and road infrastructure in Poland after 1918**

In interwar Poland, bad roads and a low level of motorisation had meant that the car transport did not bulk large. In the total transport of goods on land, its share had reached 0.4%, while in the transport of passengers – 16.2%. The backwardness of the country had been visible through a small number of registered cars per 10,000 inhabitants. In 1938, it had amounted to 10 cars, which put Poland on one of the last places in Europe. At the same time, the corresponding rate in France was 523, 511 in England, 69 in Czechoslovakia and 13 in Romania.

In the Polish People's Republic, as a result of the development of the national automotive industry, the saturation index, which counts the number of passenger cars per 1000 people, had increased to 127 in 1989, nevertheless putting us at a remote place in Europe. For trucks, the number in the years 1970–1989 had increased thrice. The progress in the automotive field had not been accompanied by the adequate investments in roads, while the road network had been growing, it had been barely adapted to a modern

<sup>46</sup> *Ibidem*, s. 547.

<sup>47</sup> A. Zielińska, *Przełomowy rok 2012*, „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego” 2013, nr 1, s. 3.

car transport. There had been too few roads and motorways. An excessive burden of carriage roads had been taking place, causing their devastation, and deterioration of the road safety.

After the political upheaval in 1989, the automotive boom, inaugurated in the recent years of the PRL, had strengthened. Its foundation had been both: the rapid development of the automotive industry and growing imports. Between 1991 and 2011, the saturation of passenger cars had increased thrice from 160 to 470. The index of passenger cars per 1000 inhabitants caught up with the one recorded in the rich Netherlands, and came ahead of the corresponding index in England.

Also the park of trucks has grown quickly, the domestic and international transport has intensified. A fast expansion and modernization of roads has become essential. It was only after the Polish accession to the EU that some visible effects have emerged. The development of a modern road network since 2004 and the creation of a fleet of a very high technical level has had a positive impact on the road safety.

*Słowa kluczowe: Polska, motoryzacja, budownictwo drogowe, sieć drogowa, bezpieczeństwo*  
*Keywords: Poland, motorisation, road construction, roads network, safety*