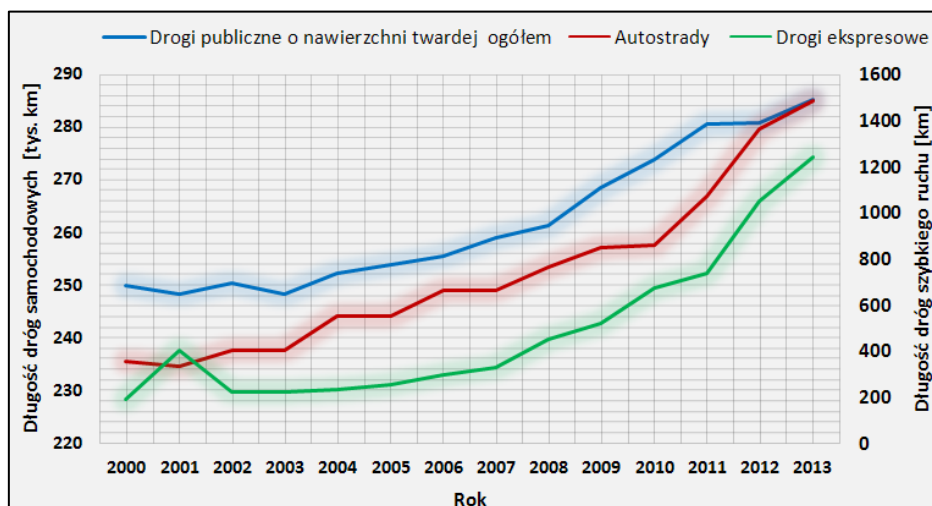


4. CHARAKTERYSTYKA ZEWNĘTRZNEJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

4.1. KRAJOWA SIĘĆ TRANSPORTOWA

Sieć transportu samochodowego

Długość sieci dróg publicznych w kraju w ostatnim dziesięcioleciu podlegała dynamicznemu rozwojowi oraz poprawie stanu jakościowego. Zmiana długości dróg publicznych o nawierzchni twardej wraz z długością dróg szybkiego ruchu została przedstawiona na rys. 4.1. Wynika z tego rysunku jednoznacznie, że dynamiczny rozwój sieci dróg samochodowych rozpoczął się od czasu przystąpienia Polski do krajów członkowskich Unii Europejskiej. Gwałtowny przyrost natomiast zauważa się w rozwoju sieci dróg szybkiego ruchu po roku 2010. W porównaniu do roku 2000 długość autostrad zwiększyła się o 313,97% (z 358 km do 1 482 km), zaś dróg ekspresowych o 544,56% (z 193 km do 1 244 km). Długość poszczególnych kategorii dróg, tj. krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych – na przestrzeni okresu 2005-2013 zilustrowano na rys. 4.2.



Rys. 4.1. Zmiana długości sieci samochodowych dróg publicznych o nawierzchni twardej, w tym autostrad i dróg ekspresowych na przestrzeni lat 2000-2013 (źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS)

Poddając ocenie stan ilościowy dróg poszczególnych kategorii widać wyraźnie, że największy ich udział przypada na drogi gminne, a najmniejszy na drogi krajowe. Jest to związane z funkcjami tych dróg, jakie pełnią w układzie przestrzennym. Drogi krajowe są pod względem jakościowym drogami o najwyższym standardzie technicznym. Ich funkcja sprowadza się do połączenia najważniejszych ośrodków miejskich w kraju. Drogi wojewódzkie są drogami technicznie nieco gorszymi. Ich sieć jest bardziej rozbudowana, gdyż uzupełniają one układ dróg krajowych, stanowiąc dogodne połączenia ośrodków o znaczeniu wojewódzkim wraz z ośrodkami o dużym znaczeniu w powiatach. Sieć dróg powiatowych zapewnia dogodne połączenia pomiędzy wszystkimi ośrodkami powiatowymi. Ich stan techniczny nie jest przystosowany do przenoszenia tak dużej wielkości ruchu, jak w przypadku