

BRDULAK Jacek¹
 PAWLAK Piotr²
 KRYSIUK Cezary²
 ZAKRZEWSKI Bartosz²

Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów

WSTĘP

Na rozwój regionu wpływa wiele uwarunkowań zarówno o charakterze ekonomicznym, ludzkim, instytucjonalnym, ekologicznym, infrastrukturalnym jak i finansowym. W dzisiejszych czasach duży nacisk kładzie się na trudno mierzalne czynniki, takie jak kapitał ludzki i społeczny, a także obecność instytucji oraz organizacji budujących klimat sprzyjający gospodarce rynkowej. Pomimo tego nadal bardzo istotnymi uwarunkowaniami rozwojowymi są tzw. twarde czynniki lokalizacyjne. Rozwój regionów jest w dużej mierze określony przez ich położenie względem dużych ośrodków będących katalizatorami rozwoju, a także względem ważnych szlaków komunikacyjnych. Atrakcyjna lokalizacja jest elementem składowym, wpływającym na sukces gospodarczy. Warto dodać, iż odpowiednia lokalizacja sprzyja prowadzeniu działalności gospodarczej, jednak sama w sobie nie jest jeszcze gwarantem sukcesu.

Inwestycje w infrastrukturę transportu samochodowego mają pozytywne następstwa popytowo – podażowe w skali całego kraju, dlatego w celu zwiększenia konkurencyjności kraju i jego poszczególnych regionów należy dążyć do połączenia odcinków autostrad i dróg ekspresowych, tak aby stworzyć spójną sieć drogową, co pozwoli na uruchomienie pozytywnych efektów mnożnikowych. Niezbędne jest również łączenie dróg niższej klasy technicznej z podstawowym szkieletem sieci dróg najwyższej klasy. Odpowiednio usytuowane węzły na drogach szybkiego ruchu pozwolą odpowiednio skomunikować ośrodki regionalne, co z kolei wpłynie na lepszy poziom dostępności transportowej [10, s. 160].

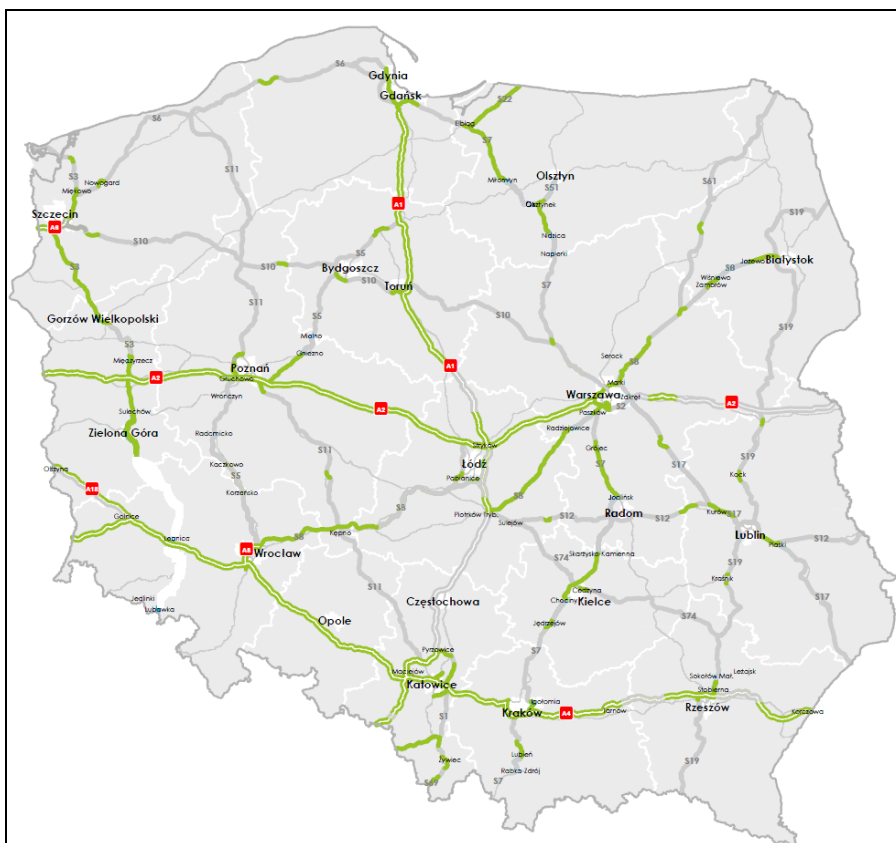
1. SIEĆ AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH

1.1. Aktualna sieć autostrad i dróg ekspresowych

Obecny kształt sieci dróg szybkiego ruchu zaprezentowany został na rysunku 1. Dzięki budowie autostrady A4 dobrze skomunikowana jest południowa Polska. Autostrada A4 połączyła ze sobą stolice czterech województw (Wrocław – Opole – Katowice – Kraków), a niedługo w sieć włączony zostanie również Rzeszów, a co za tym idzie połączona zostanie zachodnia oraz wschodnia granica kraju. Kolejnym dobrze skomunikowanym obszarem jest region centralny przez który obecnie przebiega autostrada A2 łącząca zachodnią granicę Polski, Poznań, Łódź i Warszawę. Istotny dla tego regionu jest również niedawno oddany do użytku odcinek drogi ekspresowej S8 (Warszawa – Piotrków Trybunalski). Budowa odcinków autostrady A1 na północy kraju, pozwoliła na autostradowe połączenie Trójmiasta ze stolicą województwa kujawsko-pomorskiego (Gdańsk – Grudziądz – Toruń) oraz Włocławkiem na południu województwa kujawsko-pomorskiego. Również północny zachód Polski, dzięki wybudowaniu odcinków drogi ekspresowej S3 oraz autostrady A2, zyskał więcej połączeń między miastami wojewódzkimi tego regionu: Poznaniem, Zieloną Górą, Gorzowem Wielkopolskim oraz Szczecinem. Niestety nadal brakuje odpowiednich jakościowo połączeń w innych regionach Polski, zwłaszcza w Polsce Wschodniej, na Warmii i Mazurach czy w regionie pomorskim (m.in. połączenie Gdańska ze Szczecinem) [2, s. 33-34].

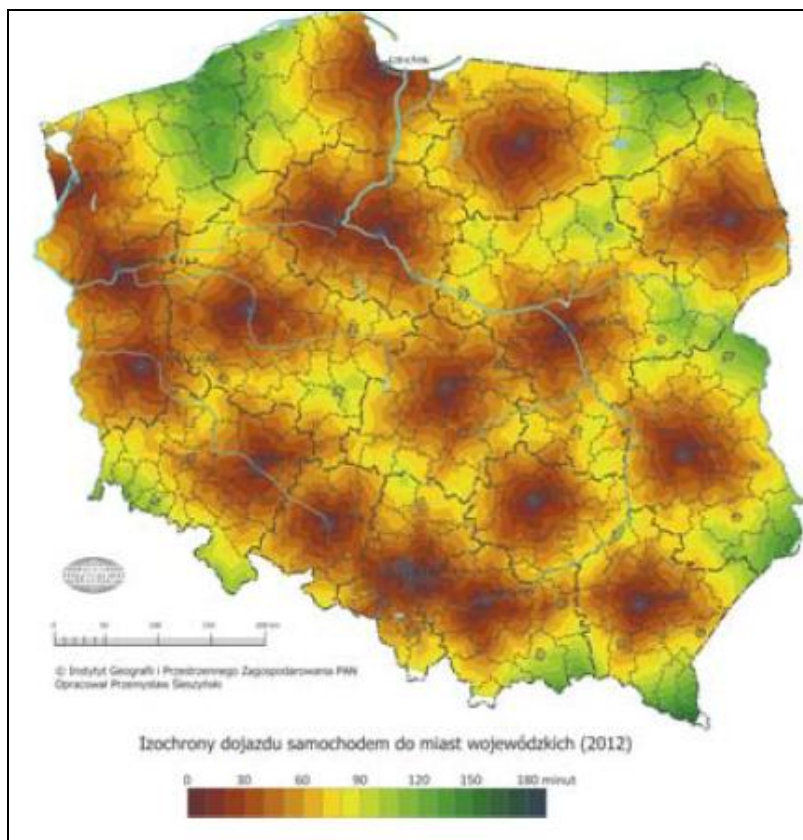
¹ Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, Katedra Geografii Ekonomicznej, 02-521 Warszawa, ul. Rakowiecka 24, Tel.: +48 22 564-92-32, dr hab. Jacek Brdulak, Profesor nadzwyczajny, jacek.brdulak@sgh.waw.pl,

² Instytut Transportu Samochodowego, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, Tel: 22 43-85-400, Fax: 22 43-85-401, mgr Piotr Pawlak, piotr.pawlak@its.waw.pl, mgr Cezary Krysiuk cezary.krysiuk@its.waw.pl, dr Bartosz Zakrzewski, bartosz.zakrzewski@its.waw.pl,



Rys. 1. Sieć autostrad i dróg ekspresowych będących w użytkowaniu, stan na koniec stycznia 2014 roku [7]

Istotnym czynnikiem stanowiącym o odpowiednim poziomie rozwoju infrastruktury transportu samochodowego jest wskaźnik drogowej dostępności transportowej. Jak widać obecnie jedynie część regionów Polski charakteryzuje się odpowiednią dostępnością transportową. Zagadnienie dostępności ośrodków miejskich analizowane było w ramach tworzenia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Wiadomo, iż dostępność miast jest związana z ich lokalizacją w kraju, dlatego konkretne regiony Polski charakteryzują się różną dostępnością transportową, która z kolei uzależniona jest od stanu rozwoju infrastruktury transportowej w danym regionie. Wpływ na taką sytuację mają również takie czynniki jak: bliskość granicy, odległość do stolicy czy odległość do innych ważnych ośrodków regionalnych. Z badań przeprowadzonych w ramach przygotowania w/w koncepcji wynika, iż największą liczbą ludności zamieszkałą w obrębie izochrony drogowej 60 minut charakteryzują się Katowice i Warszawa. Najlepszą średnią dostępność drogową występującą w sieci dużych miast posiadają: Łódź, Poznań i Warszawa, natomiast z najłagodniejszymi warunkami mamy do czynienia w takich miastach jak: Białystok, Gdańsk, Lublin i Szczecin [9, s. 165]. Na rysunku 2 zaprezentowano mapę na której przedstawione zostały izochrony dojazdu samochodem do miast wojewódzkich. Ukazany został pozytywny wpływ łączenia ze sobą odcinków dróg szybkiego ruchu, najbardziej widoczne efekty można zaobserwować w ciągach takich dróg jak autostrada A1 na północy kraju, odcinek autostrady A2 od zachodniej granicy Polski do Warszawy, autostrada A4 na południu kraju oraz droga ekspresowa S3 na zachodzie Polski.



Rys. 2. Izochrony dojazdu samochodem do miast wojewódzkich w 2012 roku [10]

W roku 2014 ma dochodzić do dalszego scalania odcinków dróg szybkiego ruchu, jednak nadal będzie to niewystarczający poziom, który w pełni mógłby uruchomić pozytywne efekty tych inwestycji we wszystkich regionach kraju.

1.2. Docelowy układ dróg ekspresowych do 2020 roku

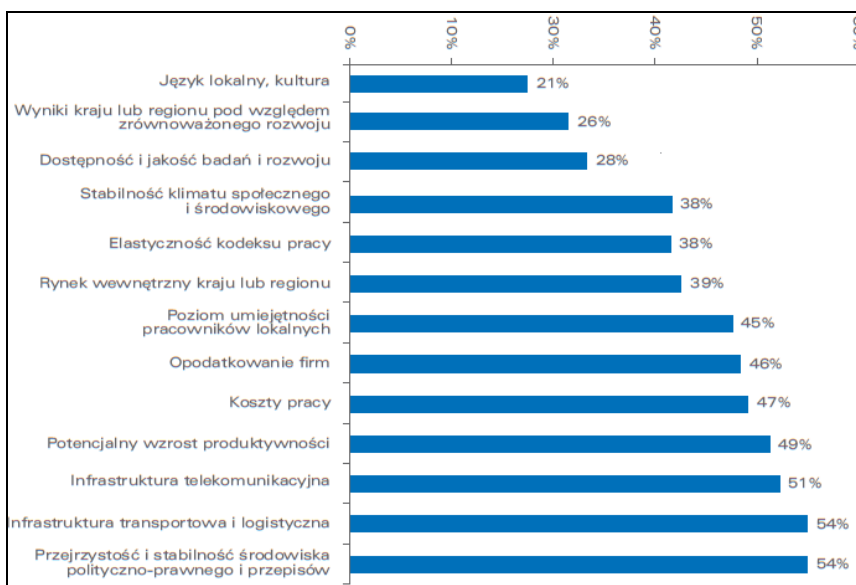
W ramach perspektywy finansowej 2014-2020 planuje się ukończenie budowy podstawowych połączeń drogowych, które pozwolą odpowiednio skomunikować ze sobą główne miasta wojewódzkie. Działania te mają objąć m.in.: ukończenie dróg ekspresowych pomiędzy Warszawą a Kielcami i Krakowem (S7), Gdańskiem (S7), Olsztynem (S7/S51), Białymstokiem (S8), Lublinem i Rzeszowem (S17/S19), Wrocławiem a Poznaniem (S5), Poznaniem a Bydgoszczą (S5), Zieloną Górą a Wrocławiem (S3), Łodzią (i Warszawą) a Katowicami (A1), a także Gdańskiem i Szczecinem (S6). Z pozostałych znaczących powiązań umieszczonych jako priorytety w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w planach na chwilę obecną brak jest połączenia Warszawy z Bydgoszczą i Toruniem (S10). W wyżej wymienionych planach brakują także pełnej realizacji odcinka autostrady A1 do wschodniej granicy Polski. Podstawowym problemem zakładanych planów pozostaje hierarchizacja priorytetów w ramach przewidywanych inwestycji. Może to być czynnik decydujący w przypadku możliwych trudności z finansowaniem inwestycji. Priorytetami wydają się być przede wszystkim drogi łączące miasta wojewódzkie ze stolicą, dotyczy to w pierwszej kolejności dróg S7, S8 i S17/S19 oraz brakującego fragmentu autostrady A1. Czynnik przyrostu ruchu ciężkiego dodatkowo wspiera niektóre z wymienionych priorytetów (A1, S7 między Gdańskiem a Kielcami, S8 między Warszawą a Białymstokiem).

2. POZYTYWNE EFEKTY ROZWOJU SIECI DRÓG EKSPRESOWYCH

Efekty rozbudowy infrastruktury transportu samochodowego można oceniać w ujęciu popytowym oraz w ujęciu podażowym. Ujęcie popytowe skupia się na wpływie tych inwestycji na firmy podwykonawcze oraz przedsiębiorstwa znajdujące się w pobliżu inwestycji oraz ze względu na koszty społeczne i środowiskowe. Ujęcie podażowe koncentruje się na przyciągnięciu inwestycji

produkcyjnych bądź usługowych oraz rozwoju osadnictwa i intensyfikacji procesów urbanizacyjnych. Wpływ wybudowanych dróg ekspresowych i autostrad w skali makroekonomicznej wpływa m.in. na przedsiębiorczość oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego. Poziom przedsiębiorczości, określony liczbą podmiotów gospodarczych na określoną liczbę ludności jest wykorzystywany do oceny potencjału lub sytuacji gospodarczej danego obszaru.

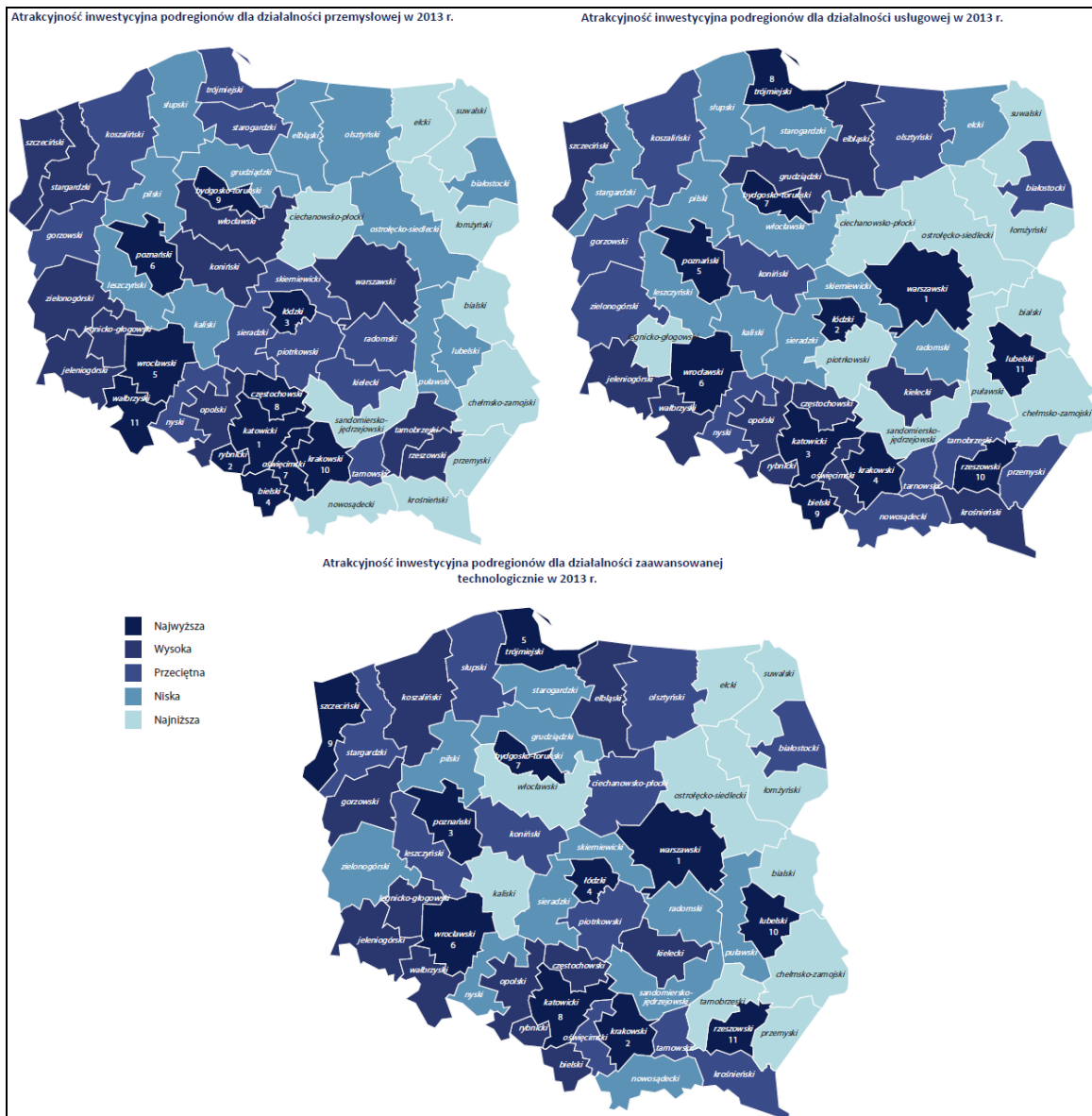
W przypadku Polski można w chwili obecnej wyróżnić przykłady pozytywnego wpływu rozwoju infrastruktury transportu samochodowego na dochody poszczególnych gmin. Przykładem takich gmin mogą być: Kobierzyce, Kleszczewo, Kłodawa, Stryków, Stare Miasto czy Wólka. Dochody własne gmin, wzrost zamożności ludności oraz przyrost liczby podmiotów gospodarczych w wymienionych wyżej gminach, były wyższe niż w innych regionach kraju (lata 2004-2012). Również liczba osób zatrudnionych na terenach gdzie realizowano inwestycje drogowe rosła szybciej niż w innych gminach [5, s. 19-22]. Dlatego można pokusić się o stwierdzenie, iż rozwój infrastruktury transportu samochodowego wpłynie na o wiele większą atrakcyjność inwestycyjną danego regionu, przede wszystkim tam gdzie powstała autostrada bądź droga ekspresowa. W raporcie firmy PWC pt. Budowa dróg w Polsce. Fakty i mity, doświadczenia i perspektywy, można przeczytać, iż w związku z wieloletnim doświadczeniem doradczym, zarówno na polu międzynarodowym i krajowym wynika, że dostępność transportowa danego regionu jest bardzo istotnym czynnikiem decydującym o wyborze konkretnej lokalizacji. Przez wiele lat Polska ulegała w tym względzie m.in.: Czechom bądź Słowacji, ze względu na mniejszą atrakcyjność inwestycyjną, która wiązała się z lepiej rozwiniętą infrastrukturą transportu samochodowego w krajach naszych południowych sąsiadów. Na następnym rysunku zaprezentowano wykres, który pokazuje, jak istotna w przypadku bezpośrednich inwestycji zagranicznych jest infrastruktura transportowa.



Rys.2. Kryteria podejmowania decyzji o lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych [8]

Oprócz regulacji prawnych infrastruktura transportowa i komunikacyjna jest wymieniana jako najważniejszy czynnik wpływający na lokowanie bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Konkurencyjne otoczenie biznesu pozwala na wysoki zwrot kapitału, dlatego tak istotna jest kwestia infrastruktury transportowej.

Rozwój infrastruktury transportu samochodowego i łączenie poszczególnych odcinków autostrad i dróg ekspresowych w spójną sieć pozwala na zwiększenie atrakcyjności danego regionu oraz zwiększenie jego dostępności transportowej. Pomimo iż w chwili obecnej mamy do czynienia jedynie z częściowym domykaniem poszczególnych odcinków dróg szybkiego ruchu, można wyróżnić pozytywne czynniki związane ze zwiększoną dostępnością transportową danych podregionów. Na rysunku 3 zaprezentowano poziom atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej, usługowej oraz działalności zaawansowanej technologii w 2013 roku.



Rys.3. Atrakcyjność inwestycyjna podregionów Polski dla działalności przemysłowej, usługowej oraz działalności zaawansowanej technologicznie [1]

Graficzna analiza atrakcyjności inwestycyjnej podregionów Polski wykazuje zależność pomiędzy atrakcyjnością danego podregionu a jego dostępnością transportową. W ramach szczegółowej analizy najatrakcyjniejszych podregionów wśród mocnych stron często wymieniana jest dostępność transportowa. Dla przykładu podregion warszawski jest scharakteryzowany jako najważniejszy węzeł transportowy oraz największe w kraju lotnisko międzynarodowe. Podregion katowicki: duży węzeł transportowy rangi krajowej, wysoka gęstość infrastruktury drogowej, ponadprzeciętna dostępność do granicy zachodniej, dobrze rozwinięty sektor transportu i logistyki. Podregion łódzki: ważny węzeł komunikacyjny rangi ponadregionalnej z dostępem do lotniska międzynarodowego, węzeł autostrad A1 i A2, bliskość metropolii warszawskiej. Podregion poznański: bardzo wysoka dostępność komunikacyjna, bliskość granicy zachodniej, ważny węzeł transportowy rangi ponadregionalnej. Węzeł wrocławski: węzeł transportowy rangi ponadregionalnej z dostępem do lotniska międzynarodowego, bliskość granicy zachodniej.

Województwami pod względem najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej w aspekcie dostępności transportowej są województwa: mazowieckie, wielkopolskie, zachodniopomorskie, lubuskie, dolnośląskie, śląskie i łódzkie. Sytuacja ta potwierdza założenie iż domykanie sieci dróg autostrad i dróg ekspresowych jest czynnikiem mnożnikowym rozwoju regionów. W przypadku wyżej wymienionych województw, rozbudowa infrastruktury transportu samochodowego pozwoliła na

lepsze skomunikowanie ich z niektórymi ośrodkami wojewódzkimi na terenie kraju, jak również połączyła te miasta z zachodnią granicą kraju gdzie dochodzi do połączenia z doskonale rozwiniętą infrastrukturą transportową umożliwiającą ekspansję na rynki zachodnioeuropejskie.

W najgorszej sytuacji znajdują się regiony Polski Wschodniej, które są słabo skomunikowane zarówno ze stolicą, jak również z innymi miastami wojewódzkimi. Obecnie regiony te stanowią obszary peryferyjne a inwestycje w infrastrukturę drogową objawiają się przede wszystkim budową krótkich odcinków dróg szybkiego ruchu nie zintegrowanych z istniejącym już szkieletem podstawowym sieci. Sytuacja ta wpływa negatywnie na te regiony, co z kolei może prowadzić do podwójnej peryferyjności. Należy zadbać o lepszą dostępność transportową regionów Polski Wschodniej poprzez ich sprawne i systematyczne włączanie do sieci autostrad i dróg ekspresowych. Działania na rzecz poprawy dostępności obszarów peryferyjnych z wykorzystaniem budowy autostrad i dróg ekspresowych, powinny odbywać się poprzez następujące działania:

- rozwój powiązań między podstawowymi ośrodkami miejskimi. Odpowiedni dostęp drogowy do jednego ośrodka pozwoli na połączenie z dobrze skomunikowaną siecią dróg szybkiego ruchu. Ośrodkami tymi są miasta wojewódzkie Polski Wschodniej położone obecnie poza powstającą w najbliższym czasie siecią autostrad i dróg ekspresowych.
- Wyprowadzanie odcinków dróg ekspresowych w kierunku miast subregionalnych, także regionów turystycznych w celu zachowania odpowiedniego poziom koncentracji ruchu tranzytowego przy jednoczesnej poprawie dostępności.
- Tworzenie dodatkowych połączeń drogami szybkiego ruchu z granicą państwa.
- Budowa obwodnic w standardzie dróg ekspresowych w ciągach tras, których realizacja odkładana jest na okres po roku 2020. [10, s. 75].

WNIOSKI

Odpowiednio rozwinięta infrastruktura drogową jest czynnikiem pobudzającym rozwój regionów, dlatego nadrobienie zaległości inwestycyjnych w drogownictwie jest istotnym zadaniem. Zmodernizowanie i wzmocnienie krajowej sieci drogową, a także uzupełnienie jej o autostrady i drogi ekspresowe o łącznej długości 2000-2500 km, pozwoli w przyszłości usunąć poważną barierę infrastrukturalną rozwoju [3, s. 32]. Zwłaszcza iż ze względu na centralne położenie w Europie, Polska będzie odgrywać szczególną rolę w obsłudze międzynarodowych przewozów. Znaczna część przewozów tranzytowych przez nasz kraj odbywa się międzynarodowymi korytarzami transportowymi przebiegającymi przez Polskę, dlatego na trasach tych powinna powstawać nowoczesna infrastruktura transportowa zarówno punktowa jak i liniowa. Polepszenie organizacji i infrastruktury w korytarzach transportowych może stać się zatem szansą rozwoju całego kraju a zwłaszcza biedniejszych regionów Polski, przez które szlaki te przebiegają [4, s. 38]. Istotne jest zadbanie o pełne i spójne uzupełnienie sieci dróg szybkiego ruchu, niestety nadal przykładem autostradowej „wyrwy” jest odcinek autostrady A2 na wschód od Warszawy, która jest częścią europejskiej drogi E30 Cork – Omsk. Rezultaty konferencji pt. „Kierunki rozwoju Południowego Podlasia”, która odbyła się z 24 stycznia 2014 roku w Białej Podlaskiej ukazują ewidentną potrzebę budowy tego odcinka autostrady, który pozwoli odpowiednio połączyć kraje Europy Zachodniej z Białorusią i Rosją. Należy pamiętać, iż infrastruktura techniczna, do której zaliczamy również sieć dróg, musi gwarantować odpowiednie warunki do odpowiedniej realizacji zadań przewozowych. Brak jednego z elementów infrastruktury technicznej transportu lub jego zły stan jakościowy powoduje, że praktyczna realizacja potrzeb klientów w niesprawnym systemie zostaje zakłócona i nie przynosi oczekiwanych efektów ekonomicznych [6, s. 36-37]. Jest to bardzo ważne zadanie dla polityki transportowej Polski, zwłaszcza, iż spójna sieć dróg szybkiego ruchu będzie zapewniać korzyści ekonomiczne związane ze skróceniem czasu przejazdu, który pozwala również na oszczędności ekonomiczne oraz inne korzyści w postaci mniejszej kongestii, zwiększonego bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz korzyści związanych z ochroną środowiska.

Streszczenie

Artykuł pokrótce opisuje wpływ rozbudowy i konsolidacji infrastruktury dróg szybkiego ruchu na rozwój

regionalny. We wstępie zarysowano czynniki mające wpływ na rozwój regionalny z naciskiem na czynniki decydujące o lokalizacji danej inwestycji. Wyrażono opinię, iż w celu zwiększenia konkurencyjności kraju i jego poszczególnych regionów należy dążyć do połączenia odcinków autostrad i dróg ekspresowych, tak aby stworzyć spójną sieć drogową, co pozwoli na uruchomienie pozytywnych efektów mnożnikowych. W rozdziale pierwszym przedstawiono kształt obecnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, zaprezentowano poziom drogowej dostępności transportowej Polski oraz krótko opisany został planowany, docelowy układ sieci autostrad i dróg ekspresowych do 2020 roku. W rozdziale drugim wskazano pozytywne efekty rozwoju dróg szybkiego ruchu oraz opisano sytuację terenów Polski Wschodniej, która pod względem rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych jest obszarem problemowym. We wnioskach stwierdzono potrzebę jak najszybszej realizacji planów budowy spójnej sieci dróg szybkiego ruchu, która pozwoli w przyszłości usunąć poważną barierę infrastrukturalną rozwoju.

Finalizing the network of expressways and highways as multiplier factor of economic development of regions

Abstract

Article briefly describes the impact of the expansion and consolidation of road infrastructure on regional development. Introduction outlines the factors affecting regional development with an emphasis on the factors influencing the choice of a particular investment localization. Opinion was expressed that in order to increase the competitiveness of the country and its various regions, motorways and expressways should be fully connected in order to create a coherent road network, which will launch the positive multiplier effects. The first section presents the shape of the current network of motorways and expressways, level of road transport accessibility in Poland and the planned target system of motorways and expressways by 2020 was briefly described. Second chapter describes the positive effects of the development of roads and the situation of Polish eastern territories, which in terms of the development of the network of motorways and express roads is a problematic area. It concluded as soon as possible the need for the implementation of plans to build a coherent network of roads that will allow in the future to remove a major barrier to development.

BIBLIOGRAFIA

1. Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2013, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2013.
2. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2014.
3. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Rozwój gałęziowy transportu w Europie – priorytetowe osie sieci TEN-T, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2012.
4. Brdulak J., Zakrzewski B., Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2013.
5. Budowa dróg w Polsce. Fakty i mity, doświadczenia i perspektywy. PricewaterhouseCoopers, Warszawa 2013.
6. Kordel Z., Rola transportu samochodowego w łańcuchu dostaw, wyd. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2002.
7. Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, <http://www.transport.gov.pl>
8. Polska 2030. Wyzwania rozwojowe. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów
9. Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby przygotowania Przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce, Część I Diagnoza stanu polskich miast, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej, Warszawa 2010.
10. Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.