



Od chwili wstąpienia Polski do Unii Europejskiej długość krajowej sieci drogowej wzrosła niemal czterokrotnie. Budowy dróg ekspresowych i autostrad stały się bowiem możliwe dzięki unijnym funduszom. Jednak na ile rozwój sieci transportowej kraju przyczynił się do rozwoju gospodarczego i społecznego? Naukowcy odpowiadają, że w celu zapewnienia ekonomicznej konkurencyjności naszego kraju oraz polskich regionów należy dążyć do domykania najważniejszych dróg transportowych i tworzenia spójnej sieci komunikacyjnej. Dopiero wówczas uzyskamy tzw. efekty mnożnikowe wynikające ze skali zrealizowanych inwestycji. Z kolei w skali gospodarek lokalnych budowa autostrad i dróg ekspresowych jest warunkiem koniecznym, ale nie wystarczającym do wystąpienia tam pozytywnych zmian.

Zespół badawczy Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk opracował raport o „Wpływie budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski”. Prace badawcze, prowadzone pod kierownictwem dr. hab. Tomasza Komornickiego, objęły okres od stycznia 2004 r. do grudnia 2012 r., zatem dotyczyły czasu programowania dwóch perspektyw finansowych, tj. przypadających na lata 2004- 2006 i 2007-2013. Analizę poszczególnych zagadnień transportowych oparto na 48 projektach sfinansowanych ze środków: SPOT, Funduszu Spójności, POLiŚ.

Dostępność transportowa i „wąskie gardła”

W skali kraju budowa autostrad i dróg ekspresowych przyczyniła się do zwiększenia

naszej spójności terytorialnej i dostępności obszarów peryferyjnych. Ale, jak zaznaczają naukowcy, w przypadku Polski Wschodniej postęp nie był tak duży jak w zachodniej części kraju. Na podstawie analizy dostępności, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów peryferyjnych Polski, zespół naukowców sformułował wnioski: *Inwestycje na terenach przygranicznych bardzo silnie poprawiają dostępność międzynarodową, ale ich efekt „krajowy” jest często ograniczony przestrzennie. Istnieją strefy „upośledzone” pod względem efektów dotychczasowych inwestycji. Sytuacja niektórych nie zmieni się także prawdopodobnie w kolejnej perspektywie finansowej UE. Są to: wschodnia część woj. warmińsko-mazurskiego, woj. lubelskie (mimo inwestycji na S17), Podkarpacie (obszar woj. małopolskiego i podkarpackiego położony na południe od A4) i Pomorze Środkowe. Dotychczasowy proces inwestycyjny (w oparciu o środki UE) był korzystny dla obszarów peryferyjnych. Poprawa dostępności obszarów peryferyjnych może się odbywać w oparciu o inwestycje realizowane poza ich terenem (np. węzeł warszawski).*

Na tej podstawie została z kolei przygotowana rekomendacja dotycząca działań służących poprawie dostępności obszarów peryferyjnych. Te działania mogą odbywać się w trzech podstawowych i komplementarnych wymiarach:

**Dalszy rozwój powiązań pomiędzy głównymi ośrodkami (metropolie, miasta wojewódzkie). Oznacza to w pierwszej kolejności priorytet dla połączenia ośrodków II rzędu z metropoliami. Ośrodkami takimi są miasta wojewódzkie Polski Wschodniej, ale także niektóre inne ośrodki, np. Koszalin, Słupsk, Kalisz, Płock.*

**Wyprowadzenie odcinków dróg ekspresowych w kierunku miast subregionalnych (względnie regionów turystycznych). Odcinki te mogą być „ślepe”, tak aby zachować odpowiedni poziom koncentracji ruchu tranzytowego (zwłaszcza ciężkiego), przy jednoczesnej poprawie dostępności.*

**Budowa obwodnic w standardzie dróg ekspresowych w ciągach tych tras, których realizacja odkładana jest na okres po roku 2020, względnie została zapisana jedynie w KPZK2030, a które sprzyjają lepszej obsłudze regionów peryferyjnych.*

Zespół badaczy dokonał również oceny likwidacji tzw. wąskich gardeł komunikacyjnych. W sformułowanym wniosku podkreślił, że w okresie unijnego programowania 2007-2013 postawiono przede wszystkim na realizację inwestycji poprawiających przepustowość. Ten rodzaj przedsięwzięć został zwiększony w stosunku do zadań wykonanych w poprzedzającej perspektywie finansowej, tj. lat 2004-2006. Jednak zespół zastrzegł, iż nadal zbyt mało wykonuje się inwestycji w obszarach metropolitalnych, w szczególności na drogach dojazdowych do dużych miast, np. z i do Warszawy, gdzie znajduje się najwięcej wąskich gardeł.

Na podstawie tej analizy zespół badaczy w rekomendacjach z kolei wskazał na konieczność realizowania w pierwszej kolejności inwestycji, które w 2015 r. będą z pewnością krytycznymi wąskimi gardłami. Są to: budowa odcinków na obszarze warszawskiego węzła drogowego, kontynuacja odcinków wylotowych z aglomeracji

warszawskiej na odcinkach powyżej 15 tys. poj./24h (S8 Wyszaków-Ostrów Mazowiecka, S17 w. Lubelska-Pilawa, S7 Płońsk-Głinojeck itp.), poprawa warunków drogowych na drodze krajowej nr 50, kontynuacja odcinków wylotowych z aglomeracji poznańskiej, wrocławskiej, Trójmiasta na odcinkach powyżej 15 tys. poj./24h, przyspieszenie budowy na wybranych odcinkach sieci planowanych dróg ekspresowych (wraz z potencjalnym rozszerzeniem sieci o nowe odcinki i zmianą priorytetów).

Pozytywne zmiany w brd

Zespół badawczy Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk analizował również zmiany poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Płynące stąd wnioski są następujące:

- *Drogi dwujezdniowe cechuje znacznie niższe ryzyko wypadku niż jednojezdniowe.*
- *Budowa autostrady/drogi ekspresowej poprawia bezpieczeństwo wzdłuż ciągu komunikacyjnego, również na krajowych drogach równoległych.*
- *Bardzo pozytywny efekt dają obwodnice miast.*
- *Nie należy oczekiwać, że w wyniku budowy nowych ciągów autostradowych oraz dróg ekspresowych poprawi się sytuacja na drogach lokalnych (gminnych lub powiatowych).*

W rekomendacjach zespół badawczy wskazał na konieczność przyspieszenia budowy przede wszystkim na tych ciągach komunikacyjnych, które cechuje najwyższe ryzyko wypadku indywidualnego: S3, S5, S7, S10, S17, S19. Natomiast w poprawie bezpieczeństwa w Polsce Wschodniej jako kluczowe wymienił odcinki S17 między Warszawą a Lublinem i S19 między Lublinem a Rzeszowem. Ponadto wskazał na potrzebę przyspieszenia budowy obwodnic w ciągach dróg szybkiego ruchu.

Odbiór społeczny inwestycji drogowych

Badanie objęło wykonanie blisko 5,5 tys. ankiet wśród indywidualnych użytkowników transportu. Na ich podstawie dokonano analizy dotyczącej poprawy satysfakcji społecznej. Respondenci badania ankietowego najbardziej wyróżnili zmiany, jakie dokonały się w komforcie podróżowania. Dostrzegli również poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym szczególnie docenili rolę obwodnic miast. Z uznaniem przyjęli też fakt skrócenia czasu podróży jako rezultatu zrealizowanych ciągów autostradowych i tras szybkiego ruchu. Natomiast niezadowolenie wyrazili w odniesieniu do przedłużających się robót budowlanych. Z kolei rekomendacja wypływająca z analizy ankiet wskazuje, że najwyższe oceny społeczne uzyskują inwestycje realizowane w pobliżu miast. Tam bowiem częściej korzysta się z infrastruktury transportowej.

Wpływ autostrad i dróg ekspresowych na rozwój kraju cz. I

Utworzono: poniedziałek, 09, grudzień 2013 09:04 Agnieszka Serbeńska

AS

Źródło: „Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski” - raport wykonany w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, przez zespół badawczy pod kierunkiem dr. hab. Tomasza Komornickiego, na zamówienie resortu rozwoju regionalnego. Raport został zaprezentowany 19 listopada br. na posiedzeniu Krajowego Forum Terytorialnego w Warszawie.