

Joanna Rakowska¹

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Infrastruktura drogowa polski wschodniej na tle kraju i UE – stan obecny i założenia rozwoju

Geograficzne położenie Polski Wschodniej w przestrzeni UE oraz jej dostępność transportowa² określają ten makro region jako jeden z najbardziej peryferyjnych³ w kontynentalnej części Wspólnoty. Jest to peryferyjność w relacjach ze światem oraz w stosunku do centrów rozwojowych kraju⁴. Zniwelowanie negatywnych skutków takich uwarunkowań wymaga wysokiej jakości infrastruktury transportowej, która jest wskazywana jako czynnik stymulujący wzrost gospodarczy i przemiany cywilizacyjne. Z tego powodu Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego⁵ wymienia zapewnienie odpowiednio rozbudowanej i zmodernizowanej infrastruktury transportowej wśród podstawowych wyzwań. Kluczowe znaczenie ma sieć drogowa, co wynika z konieczności zapewnienia dostępu do wszystkich elementów zagospodarowania przestrzennego, nawet przy założeniach polityki transportowej restrykcyjnej w stosunku do transportu drogowego⁶.

Obecnie w Polsce Wschodniej widać szczególnie głębokie zapóźnienia w rozwoju infrastruktury i jej dopasowaniu do potrzeb gospodarczych i cywilizacyjnych, nie tylko na tle Unii Europejskiej, ale także na tle kraju. Zarówno w kraju ogółem, jak i na terenach wschodnich zmieniły się w ostatnich dekadach relacje w użytkowaniu transportu kolejowego i transportu sa-

mochodowego w usługach przewozów towarowych i pasażerskich. Znaczne zwiększenie wykorzystania transportu samochodowego przyspieszyło wzrost skali deficytu dostępności transportowej w modelu drogowym, zmniejszyło poziom bezpieczeństwa na drogach oraz ograniczyło możliwości rewitalizacji kolei.

Jednak rozwój infrastruktury drogowej wymaga znalezienia kompromisu pomiędzy ochroną środowiska i obszarów cennych przyrodniczo, a rozwojem gospodarczym. Doświadczenia europejskie wskazują, iż infrastruktura drogowa może być podstawą rozwoju obszarów zapóźnionych ekonomicznie, ale może też stać się przyczyną ich degradacji środowiskowej. Taki scenariusz byłby szczególnie niekorzystny w przypadku Polski Wschodniej, której potencjalne kierunki rozwoju w znacznym stopniu wiążą się z wykorzystaniem walorów jej środowiska naturalnego. Do największych problemów środowiskowych spowodowanych przez transport samochodowy zalicza się wzrost emisji zanieczyszczeń oraz hałas, które zwiększają koszty społeczne^{7,8}.

Nasylenie obszaru Polski infrastrukturą transportową i funkcjonujący system usług przewozowych determinują jedną z najważniejszych cech systemu gospodarczego, jaką jest dostępność transpor-

towa kraju i jego poszczególnych regionów.

Stan obecny infrastruktury drogowej Polski Wschodniej

Pomimo, iż ogólna ocena stanu infrastruktury drogowej w Polsce na podstawie danych statystycznych wskazuje na relatywnie wysoką i proporcjonalną do zaludnienia gęstość szlaków, to jest ona nierównomierna w stosunku do powierzchni⁹ i nieadekwatna jakościowo. Potencjalną dostępność komunikacyjną¹⁰ Polski w UE, mierzoną na podstawie wskaźnika gęstości dróg szybkiego ruchu w stosunku do powierzchni i liczby ludności w regionie, ocenia się jako niską lub złą. Większość województw naszego kraju zakwalifikowana została w najniższym przedziale tego wskaźnika w UE. Występują tu jednak znaczące różnice pomiędzy Polską Wschodnią a Polską Zachodnią, którą charakteryzują znacznie wyższe wartości omawianego wskaźnika. Niekorzystną sytuację Polski Wschodniej dodatkowo pogarsza fakt regresu nowoczesnej infrastruktury transportowej w północno-wschodniej części – Mazury i Podlasie – oraz na Lubelszczyźnie¹¹.

W dokumentach strategicznych podkreśla się, że polska infrastruktura drogowa

¹ Dr inż. Joanna Rakowska – Katedra Polityki Europejskiej, Finansów Publicznych i Marketingu, Wydział Nauk Ekonomicznych, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

² Rakowska J., Dostępność transportowa Polski Wschodniej w kontekście budowy spójności przestrzennej UE, Logistyka nr 6/2011, dokument elektroniczny.

³ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*. Warszawa 2008.

⁴ Boni M. (red. nauk.), *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2009.

⁵ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie*. Projekt. Warszawa 2009.

⁶ Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, *Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*. Warszawa 2005.

⁷ Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (perspektywa do 2030 roku)*. Projekt. Warszawa 2011.

⁸ Rakowska J., Wojciechowski A., *Internalizacja kosztów transportu. Zmiany po 2012r.* Total Logistics Management: XIV konferencja logistyki stosowanej. Zakopane 02-04 grudnia 2010r., str. 1-4, dokument elektroniczny.

⁹ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020*. Op. cit.

¹⁰ Dostępność komunikacyjna jest definiowana m.in. jako stopień łatwości dotarcia do danego miejsca; charakteryzuje się ilością, częstotliwością i rodzajem środków komunikacji.

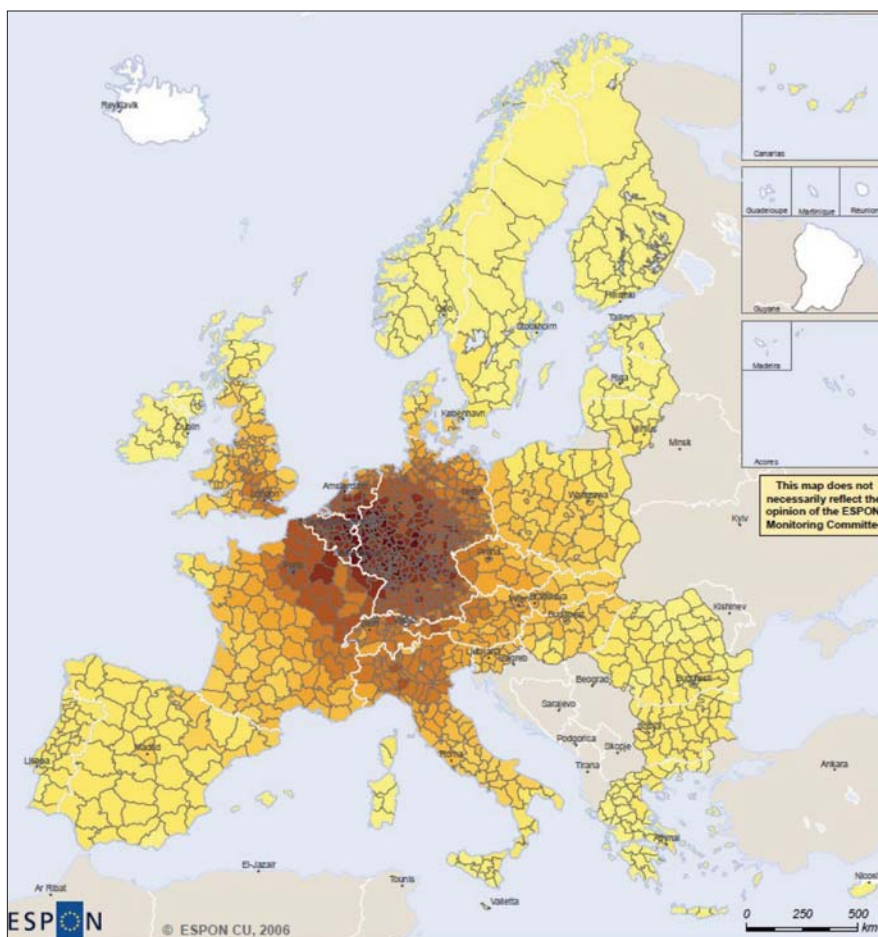
¹¹ Boni M. (red. nauk.), *Polska 2030*. Op. cit.

jest jednym ze słabszych podsystemów polskiej gospodarki. Jest ona niewystarczająco rozwinięta w stosunku do intensywności produkcji oraz ruchliwości mieszkańców. Szacuje się, że polska sieć drogowa już obecnie przyjmuje ruch ponad 2,2 mln polskich samochodów ciężarowych, około 0,5 mln ciężarowych samochodów zagranicznych, 64 000 autobusów i autokarów pozamiejskich, prawie 17 mln samochodów osobowych i 1 mln motocykli¹². Dodatkową słabością jest niska jakość miejskiej i pozamiejskiej utwardzonej sieci drogowej, która w 82% składa się z dróg powiatowych i gminnych mających generalnie niskie parametry i stan techniczny, a jedynie w 6,9% z dróg krajowych, w 11,0% z dróg wojewódzkich i zaledwie 0,4% z autostrad i dróg ekspresowych (dane za 2009 rok)¹³. Sieć dróg publicznych w Polsce wynosi ok. 383 300 km. Drogi krajowe stanowią blisko 5% wszystkich dróg publicznych i przenoszą ponad 60% ruchu¹⁴.

W 2009 roku średnia gęstość dróg publicznych o nawierzchni twardej¹⁵ wynosiła w tym regionie 76,3 km na 100 km² i pomimo, iż zwiększyła się o 4,9 km na 100 km² w stosunku do 2004 roku, to nadal jest znacznie niższa niż średnia gęstość dróg w Polsce, ogółem wynosząca w 2009 roku 85,8 km na 100 km².

Niska drogowa dostępność Polski Wschodniej wynika ze złego stanu dróg i ich parametrów technicznych. Transport drogowy jest utrudniony przez fakt, iż drogi tranzytowe prowadzące do przejść granicznych przebiegają przez centra miast. Istotną barierą w komunikacji drogowej na obszarach położonych pomiędzy Wisłą a wschodnią granicą Polski jest także brak mostów (głównie w Województwie Świętokrzyskim i Podkarpackim), co powoduje nadmierną koncentrację ruchu na trasach z istniejącymi przeprawami mostowymi oraz wydłużenie czasu podróży¹⁶.

Pomimo ogólnie bardzo słabej dostępności przestrzennej, w Polsce Wschodniej dodatkowo obserwuje się wewnętrzne



Rys. 1. Potencjalna dostępność podregionów NTS 3 transportem drogowym w 2006 r. (EU27=100)
Źródło: *Territorial Dynamics in Europe. Trends in Accessibility. Territorial Observation No. 2. 2009.* ESPON.

zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi województwami w aspekcie transportu drogowego: relatywnie najgęstsza sieć dróg występuje w świętokrzyskim (powyżej średniej krajowej), ale jednocześnie jest to województwo, które – obok podlaskiego – ma największe potrzeby w zakresie remontów i modernizacji dróg.

Dostępność przestrzenna Polski Wschodniej transportem drogowym plasuje ten region w grupie obszarów skrajnie peryferyjnych w UE (por. rysunek 1).

Bardzo ważnym elementem zwiększenia dostępności przestrzennej regionów jest poprawa dostępności drogowej do miast wojewódzkich, którym w policentryczno-dyfuzyjnym modelu rozwoju re-

gionalnego wyznacza się rolę centrów rozwoju społeczno-gospodarczego. Skalę dostępności drogowej do miast wojewódzkich przedstawiono na rysunku 2, gdzie wyraźnie zaznacza się niekorzystna sytuacja Polski Wschodniej, szczególnie w porównaniu z przygranicznymi regionami Polski Zachodniej i Południowo-Zachodniej. Średni czas dojazdu samochodem osobowym do centrum miasta wojewódzkiego w przedziale od 0 do 30 minut występuje w znaczącym stopniu tylko na obszarach wokół Białegostoku i w niewielkim stopniu wokół Lublina.

Natomiast w przypadku pozostałych stolic województw Polski Wschodniej, to jest Olsztyna, Kielc i Rzeszowa, średni czas dojazdu samochodem osobowym do cen-

¹² Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Rozwoju Transportu...* op. cit.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020*. Op. cit.

¹⁵ Obliczenia własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.

¹⁶ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013. Dokument przyjęty przez Komisję Europejską 2009 r.

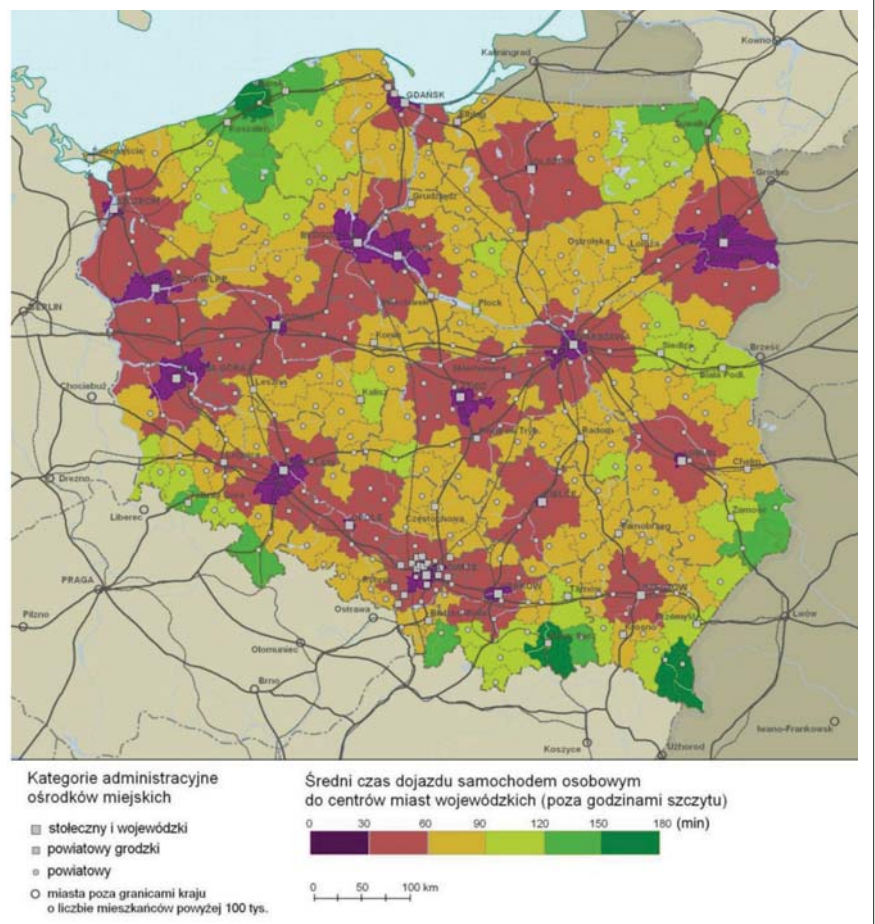
trum miasta wojewódzkiego zamyka się w przedziale od 30 do 60 minut, przy czym w przypadku Województwa Podkarpackiego, w jego południowo-wschodniej części występują obszary o skrajnie peryferyjnym charakterze – średni czas dojazdu samochodem osobowym poza godzinami szczytu do centrum miasta wojewódzkiego zamyka się w przedziale od 150 do 180 minut (por. rysunek 2).

Ogólnie zła sytuacja Polski Wschodniej w omawianej kwestii wynika z niekorzystnej relacji małego zasięgu obszarów o najniższym średnim czasie dojazdu samochodem osobowym do centrum miasta wojewódzkiego w stosunku do dużego i bardzo dużego zasięgu obszarów o długim (powyżej mediany) średnim czasie dojazdu oraz z faktu występowania obszarów peryferyjnych i skrajnie peryferyjnych w aspekcie dostępności drogowej.

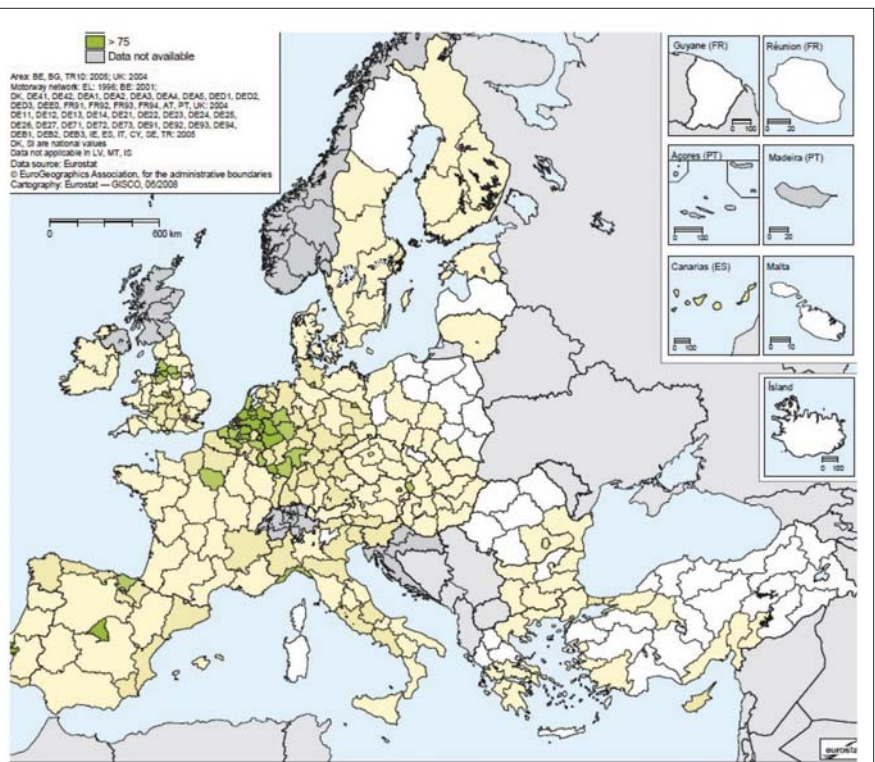
Najwyższą klasą dróg krajowych są autostrady i drogi ekspresowe, których docelowy przebieg został pierwotnie ustalony w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 roku w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych¹⁷, a następnie aktualizowany w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych¹⁸. Wyniki analizy gęstości autostrad w regionach NTS 2 w 2006r. wskazywały na skrajną peryferyjność województw Polski Wschodniej w tym aspekcie (por. rysunek 3), a powolne tempo realizacji planów zawartych w kolejnych rozporządzeniach nie wpłynęło na poprawę tego stanu rzeczy do chwili obecnej.

Ponadto planowana docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych (por. rysunek 4) nadal pozostawia północno-wschodnią część Polski Wschodniej (to jest Województwo Warmińsko-Mazurskie i część Podlaskiego) w sytuacji niskiej dostępności drogowej.

Dla Polski Wschodniej istotny jest planowany przebieg autostrady A4 o łącznej długości 670 km, łączącej Wrocław z Katowicami, Krakowem i Rzeszowem w ramach transeuropejskiego korytarza nr III.



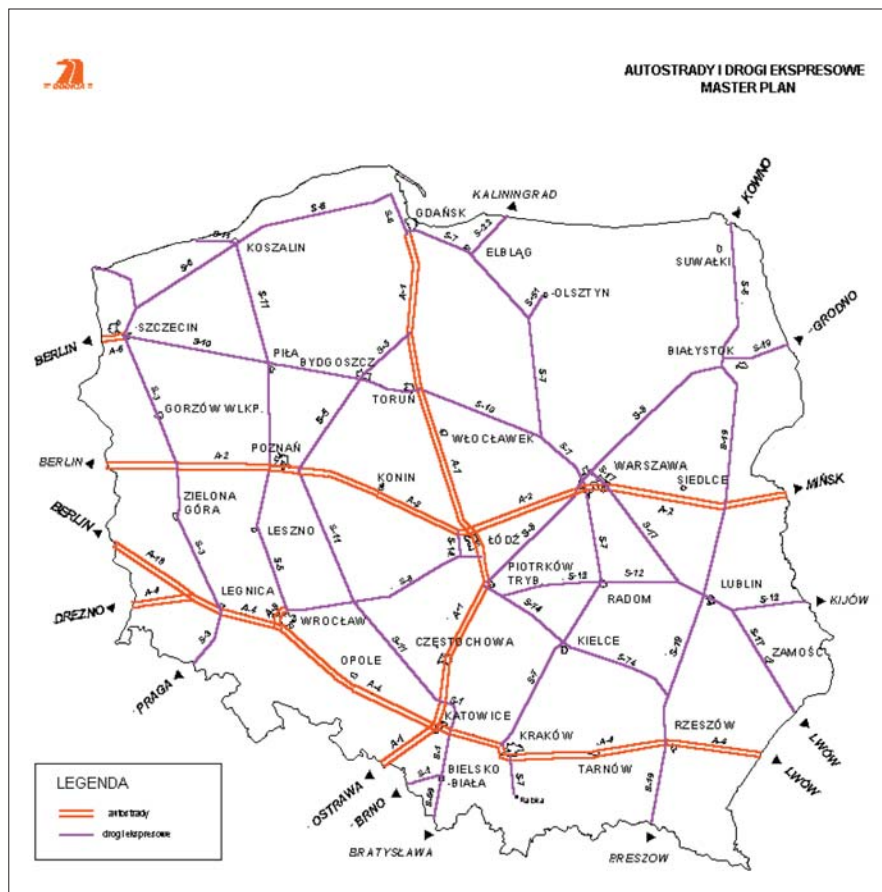
Rys. 2. Obszary o najniższej dostępności drogowej do miast wojewódzkich wg powiatów
Źródło: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego. Warszawa 2010.



Rys. 3. Gęstość autostrad w regionach NUTS 2 w km/1000 km² w 2006 r.
Źródło: Dane Eurostat GISCO, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/GISCO/yearbook2008/0902EN.pdf> (dostęp 2.05.2011)

¹⁷ Dziennik Ustaw Nr 128, poz. 1334 z późniejszymi zmianami.

¹⁸ Dziennik Ustaw Nr 187, poz. 1446.



Rys. 4. Schemat docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Źródło: Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów dnia 15 maja 2004 r. (Dz. U. 2004 Nr 128, poz. 1334)

Spośród wszystkich szlaków komunikacji drogowej w Polsce Wschodniej jedynie osiem (A2, A4, S7, S8, S12, S17, S19 oraz S22) znalazło się na liście TEN-T. Jako najważniejsze szlaki komunikacyjne Polski Wschodniej wskazuje się¹⁹ drogi krajowe nr 8, nr 2 i nr 4. Dla połączeń między Polską a krajami bałtyckimi duże znaczenie ma droga krajowa nr 8, tak zwana Via Baltica, która jest obecnie przebudowywana na drogę ekspresową. Ponieważ droga ta przecina liczne obszary chronione, w tym sieć NATURA 2000, jej przebudowa wiąże się z koniecznością bardzo starannego planowania. Z kolei na kierunku ukraińskim i południowo-rosyjskim kluczową rolę odgrywa droga krajowa nr 4, która jest zastępowana autostradą A4. Jej budowa na odcinku na wschód od Krakowa ma na celu zwiększenie dostępności Rzeszowa poprzez zapewnienie połączeń z głównymi centrami gospodarczo-społecznymi w kraju. Natomiast w przypadku drogi krajowej nr 2 wskazuje się na relatywnie niewielkie natężenie ruchu poza odcinkiem Warszawa-Siedlce²⁰.

Stan prac (na 15.11.2010) nad realizacją sieci autostrad i dróg ekspresowych w kraju przedstawia rysunek 5. Odcinki istniejące (kolor czarny), odcinki w realizacji (pomarańczowy) oraz odcinki dróg na etapie przetargu (zielony) w przeważającej części Polski Wschodniej stanowią niewielki odsetek planowanej sieci. Również porównanie stanu realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad pomiędzy zachodnią i wschodnią częścią kraju wskazuje na znaczące zapóźnienie tej ostatniej. Jedyną pozytywną zmianą jest budowa odcinka autostrady A4 łączącej Kraków z Rzeszowem i granicą wschodnią.

W latach 2007–2013 rozbudowa i modernizacja sieci dróg w Polsce Wschodniej jest realizowana w znacznej mierze w ramach programów współfinansowanych z funduszy unijnych. Rozwój infrastruktury drogowej jest zaplanowany i realizowany poprzez Programy Operacyjne Rozwój Polski Wschodniej, Infrastruktura i Środowisko oraz programów dla pięciu województw tworzących region.



Rys. 5. Stan realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, stan na 15 listopada 2010 r.

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury, Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Warszawa 2011.

¹⁹ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego ...* op. cit.

²⁰ Ibidem.

Założenia rozwoju infrastruktury drogowej Polski Wschodniej

Plany rozwoju infrastruktury drogowej Polski, z uwzględnieniem specyfiki dostępności transportowej jej wschodniej części, zostały zawarte w dokumentach analitycznych i strategicznych dla Polski ogółem oraz w odrębnych dokumentach dla Polski Wschodniej.

Ogólne założenia polityki infrastrukturalnej w kwestiach infrastruktury drogowej przed-stawione w raporcie *Polska 2030*²¹ to:

- budowa wybranych odcinków autostrad i dróg ekspresowych na odcinkach najbardziej istotnych dla systemu transportowego i najbardziej efektywnych ekonomicznie
- wzmocnienie konstrukcji nawierzchni dróg – głównie w korytarzach sieci transeuropejskich oraz na pozostałych drogach obciążonych intensywnym ruchem samochodów ciężarowych
- budowa obejść miejscowości, przebudowa odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez małe miejscowości oraz na przejazdach kolejowych
- poprawa warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach

W *Zaktualizowanej koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*²² za punkt wyjścia dla realizacji krajowej polityki transportowej przyjęto dostosowanie sieci drogowej do wymogów nasilającego się transportu drogowego, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to obszarów intensywnej zabudowy oraz że brane będą pod uwagę wymogi ochrony środowiska określonych obszarów. Wzrost zapotrzebowania na transport samochodowy ma być zahamowany poprzez promowanie transportu intermodalnego, w szczególności poprzez wykorzystanie w tym zakresie transportu kolejowego. W dokumencie podkreślono, iż kluczowym elementem sieci drogowej jest system autostrad i dróg ekspresowych, a jego budowa warunkuje otwarcie Polski na gospo-

darke światową i przyspieszoną integrację z Unią Europejską. Do najważniejszych zadań w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej zaliczono:

- rozwijanie sieci autostrad i dróg ekspresowych
- program wzmocnień nawierzchni dróg na drogach obciążonych intensywnym ruchem samochodów ciężarowych
- likwidację zaległości w utrzymaniu istniejącej sieci drogowej
- program budowy obejść miejscowości, z zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed nową zabudową
- modernizację odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez małe miejscowości
- poprawienie warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i ruchu źródłowo-docelowego w obszarach metropolitalnych.

Plany ujęte w ZKPZK zakładały, że w średniej perspektywie czasowej do 10 lat powinien powstać spójny system dróg szybkiego ruchu obsługujących główne korytarze transportowe (w tym międzynarodowe) i zapewniających powiązania pomiędzy największymi miastami w Polsce. Natomiast docelowo, to jest w perspektywie 15–20 lat mają zostać zapewnione wysokie standardy dostępności transportowej dla ruchu z krajów Unii Europejskiej i krajów sąsiadujących do wszystkich obszarów metropolitalnych, średnich miast i kompleksów przemysłowo-portowych, jak też centrów regionalnych.

W nowszej *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*²³ podkreślono, iż „obszar Polski Wschodniej powinien zostać szybko (do 2020 roku) dowiązany do głównych krajowych ośrodków wzrostu, przede wszystkim dzięki rozbudowie i modernizacji odpowiedniej jakości infrastruktury drogowej i kolejowej [...]. Spowoduje to możliwość wzmocnienia powiązań funkcjonalnych pomiędzy obszarami peryferyjnymi a centrum kraju i tym samym sprzyjać będzie (w przypadku właściwie ukierunkowanej polityki regionalnej) rozwojowi tych obszarów poprzez pełniejsze wykorzystanie ich potencjału wewnętrznego oraz rozprze-

strzenianie się procesów rozwojowych z obszarów lepiej rozwiniętych”.

Według *Strategii Rozwoju Transportu*²⁴ cele strategiczne rozwoju infrastruktury transportowej w wymiarze ilościowym obejmują w perspektywie do 2030 roku:

- zwiększenie długości ogólnej sieci dróg utwardzonych do około 310 000 km (o 37 000 km w stosunku do 2010 roku) w perspektywie nieco dłuższej niż 2030 rok
- stworzenie sieci 7 300 km autostrad i dróg ekspresowych, w tym około 2 000 km autostrad (zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 roku, zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych)
- zbudowanie obwodnic drogowych przynajmniej w jednej trzeciej miast najbardziej obciążonych ruchem tranzytowym.

Zarysowanie strategii rozwoju przestrzennego polskiej sieci transportowej w kontekście europejskim ma duże znaczenie dla intensyfikacji powiązań funkcjonalnych polskich miast z lepiej rozwiniętymi obszarami UE (a tym samym powinno przyczynić się do wzrostu ich konkurencyjności) oraz wpłynie pozytywnie na wzmocnienie spójności terytorialnej kraju dzięki radykalnej poprawie połączeń transportowych stolic województw zachodnich z Warszawą i resztą kraju, a także dzięki poprawie dostępności Polski Wschodniej.

W *Programie budowy dróg krajowych na lata 2011-2015*²⁵ wskazano na konieczność poprawy komunikacji na obszarze Polski Wschodniej, w szczególności na stworzenie lepszych powiązań komunikacyjnych tych obszarów z obszarami o większych perspektywach rozwojowych. W dokumencie przyjęto także założenia realizacji dróg i autostrad do 2013 roku (por. rysunek 6). Uwagę zwraca fakt szczególnej koncentracji prac w centralnej i południowo-zachodniej części kraju przy nieporównywalnie mniejszym ich natężeniu w części wschodniej.

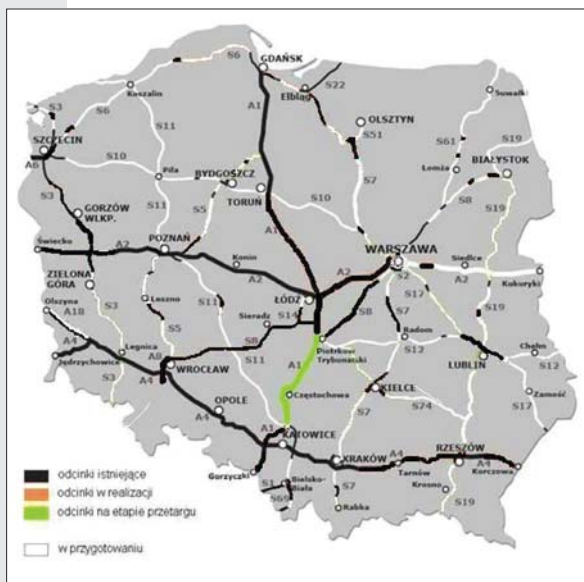
Jednym z najbardziej istotnych działań wpływających na zwiększenie dostępno-

²¹ Boni M. (red. nauk.), *Polska 2030...*, op. cit.

²² Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, *Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*. Warszawa 2005.

²³ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Projekt. Warszawa 2010.

²⁴ Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia...* op. cit.



Rys. 6. Stan realizacji sieci dróg ekspresowych i autostrad – stan na 31 grudnia 2013 r.

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury, *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Warszawa 2011.

ści drogowej Polski Wschodniej jest realizacja Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, a szczególnie jego oś priorytetowa *Infrastruktura Transportowa*. Jej głównym założeniem jest przewyższenie cech peryferyjności komunikacyjnej Polski Wschodniej. W ramach osi wspierane są projekty mające na celu modernizację lub budowę tych dróg krajowych i wojewódzkich tego regionu, które jednocześnie poprawią dostęp do sieci dróg wchodzących w skład TEN-T oraz usprawnią połączenia pomiędzy województwami, miastami oraz obszarami ważnymi dla rozwoju społeczno-ekonomicznego regionu.

Zakończenie

Nowoczesna infrastruktura transportowa jest traktowana jako jeden z ważniejszych czynników stymulujących wzrost gospodarczy i umożliwiających rozprzestrzenianie procesów rozwojowych. W tym kontekście zadaniem priorytetowym w przypadku Polski Wschodniej jest przewyższenie jej peryferyjności oraz niskiego poziomu spójności terytorialnej poprzez rozwój infrastruktury drogowej, jednak przy pełnym poszanowaniu zasad ochrony środowiska naturalnego.

Analiza obecnego stanu infrastruktury drogowej w Polsce Wschodniej, przyjętych założeń oraz tempa ich realizacji wskazu-

ją na ich nieadekwatność w stosunku do rzeczywistych potrzeb rozwojowych tego regionu oraz na swoistą kumulację prac w centralnej i zachodniej części kraju, która w efekcie zwiększy różnice w poziomie rozwoju infrastruktury drogowej pomiędzy zachodnimi a wschodnimi regionami kraju, pogłębiając peryferyjność transportową Polski Wschodniej, tym samym zmniejszając jej szanse rozwojowe.

Streszczenie

W artykule przedstawiono stan obecny oraz założenia rozwoju infrastruktury drogowej Polski Wschodniej, jako elementu składowego sieci drogowej kraju i Unii Europejskiej. Głębokie zapóźnienia w rozwoju infrastruktury tego regionu przejawiają się

w braku autostrad, nielicznych, relatywnie krótkich odcinkach dróg ekspresowych, w nierównomiernym rozłożeniu przestrzennym szlaków komunikacji drogowej oraz braku wystarczającej liczby przepraw mostowych. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej Polski Wschodniej są niezbędne dla przewyższenia barier w ekonomiczno-społecznych rozwoju tego obszaru. Ich realizacja wymaga jednak ścisłego przestrzegania zasad ochrony środowiska naturalnego, nie tylko ze względu na strategię przyjętą w tym zakresie przez UE, ale również ze względu na usytuowanie w Polsce Wschodniej wyjątkowo cennych przyrodniczo obszarów, które są postrzegane także jako jeden z głównych, potencjalnych czynników prorozwojowych.

Summary

The network of highways and fast roads in Eastern Poland is insufficient and dispersed. It negatively influences the effectiveness and efficiency of road transport between metropolitan cities as well as liquidity of transportation. Among main shortcomings of road infrastructure in Poland one can list poor technical condition of roads, insufficient connections between the north and the south as well as west and east of the country, few roads enabling efficient communication both wi-

thin cities and between their centres and surrounding areas, poor quality of road connections between voivodships and regions as well as too few bridges. All these result in inadequate transportation availability of Eastern Poland and the lack of its territorial cohesion both within the region and with other regions of Poland.

LITERATURA

1. Boni M. (red. nauk.), *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2009.
2. ESPON. *Territorial Dynamics in Europe. Trends in Accessibility*. Territorial Observation No. 2. 2009.
3. Ministerstwo Infrastruktury, *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Warszawa 2011.
4. Ministerstwo Infrastruktury, *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (perspektywa do 2030 roku)*. Projekt. Warszawa 2011.
5. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Projekt. Warszawa 2010.
6. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013. Dokument przyjęty przez Komisję Europejską 2009.
7. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*. Warszawa 2008.
8. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie*. Projekt. Warszawa 2009.
9. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Rozwój Regionalny w Polsce*. Raport 2009. Warszawa 2009.
10. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*. Warszawa 2006.
11. Rakowska J., *Dostępność transportowa Polski Wschodniej w kontekście budowy spójności przestrzennej UE*. Logistyka 2011, nr bieżący (w druku), dokument elektroniczny.
12. Rakowska J., Wojciechowski A.: *Internalizacja kosztów transportu. Zmiany po 2012 r. Total logistics management: XIV konferencja logistyki stosowanej*. Zakopane 02-04 grudnia 2010 r., str. 1-4, dokument elektroniczny.
13. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych*, Dziennik Ustaw Nr 128, poz. 1334 z późniejszymi zmianami.
14. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych*. Dziennik Ustaw Nr 187, poz. 1446.
15. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, *Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*, Warszawa 2005.

²⁵ Ministerstwo Infrastruktury, *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*. Warszawa 2011.