Ocena wpływu budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski

Regionalne Obserwatorium Terytorialne

MONITORUJ PODKARPACKIE

Rzeszów, Listopad 2013

PODKARPACKIE
przestrzeń otwarta

W opracowaniu poddano analizie 48 projektów z terenu całego kraju, w tym 3 z terenu województwa podkarpackiego[1]:

L.p.	Program	Nr drogi	Miejsce realizacji/ województwo	Nazwa projektu	Orientacyjny koszt całkowity (mln PLN)	Szacunkowa kwota dofinansowania z UE (mln PLN)	Rzeczywisty termin oddania do użytkowania
1.	PO IiŚ	A4	małopolskie, podkarpackie	Budowa autostrady A4, odcinek Tarnów – Rzeszów, odcinek węzeł „Krzyż" – węzeł „Rzeszów Wschód" wraz z odcinkiem drogi ekspresowej S19 w. Rzeszów Zachód – w. Świlcza	5295,5	2969,1	2013 (prognoza)
2.	PO IiŚ	A4	podkarpackie	Budowa autostrady A4, odcinek Rzeszów – Korczowa	4754,7	2595,7	2013 (prognoza)
3.	PO IiŚ	S19	podkarpackie	Budowa drogi ekspresowej S-19, odcinek Stobierna – Rzeszów	259,6	201,2	

Przeprowadzona analiza wykazała, iż w wyniku budowy autostrad i dróg ekspresowych:

- **nastąpiło zwiększenie spójności terytorialnej Polski** oraz zwiększenie dostępności obszarów peryferyjnych, jednakże **dla Polski Wschodniej nie był tak duży skok**, jak dla zachodniej oraz był niższy niż pierwotnie zakładano,

- **zlikwidowano wiele „wąskich gardeł"** na sieci drogowej,

- **braki kluczowych odcinków** np. w **dużych miastach niwelowały pozytywne efekty** realizowanych inwestycji,

- nastąpiła **poprawa bezpieczeństwa** wzdłuż korytarzy drogowych, na realizowanych odcinkach oraz na drogach do nich równoległych,

- **nie wykazano** znaczącego **wpływu inwestycji** na **bezpieczeństwo na drogach lokalnych lub w miastach,**

- **wśród mieszkańców** miejscowości sąsiadujących z nowymi autostradami i drogami ekspresowymi odnotowano **wysoki poziom satysfakcji** spowodowanej realizacją nowej inwestycji wynikającej z poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz skrócenia czasu przejazdu,

- jednocześnie w **skali lokalnej odbiór inwestycji był często krytyczny** na skutek efektu bariery spowodowanego **zbyt dużą ilością ekranów akustycznych** wzdłuż trasy oraz w wyniku **niedostosowania nowego układu drogowego** do potrzeb drobnych **przedsiębiorców**,

[1] Opracowano na podstawie: *Wpływy budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*, Warszawa 2013.

- autostrady i drogi ekspresowe mają w skali kraju **dużą wartość dodaną i pozytywne efekty sieciowe,**

- natomiast w **skali lokalnej są jedynie warunkiem koniecznym, ale nie wystarczającym do szybkiego rozwoju gmin i powiatów**, bowiem szczególnie w warunkach kryzysu finansowego **zestaw czynników rozwoju gospodarczego jest znacznie szerszy niż rozbudowa infrastruktury dróg wyższych klas,**

- na poziomie lokalnym, gdzie oczekiwania związane z rozbudową infrastruktury są szczególnie wysokie, **mógł wystąpić tzw. efekt korytarza** (pozytywne impulsy ekonomiczne ograniczają się do obszarów bezpośrednio sąsiadujących z węzłami na autostradach i drogach ekspresowych),

- zdecydowanie **mniejszy niż oczekiwano był również tzw. efekt popytowy** związany z samym okresem przeprowadzenia inwestycji (brak większej aktywizacji lokalnych przedsiębiorców, zarówno w charakterze podwykonawców, jak i w ramach szeroko pojętej działalności usługowej),

- wydłużenie prac inwestycyjnych na wielu odcinkach spowodowało **znaczące utrudnienia w ruchu lokalnym,**

- z opóźnieniami prac wiąże się narastający problem makroekonomiczny jakim stała się **upadłość przedsiębiorstw budowlanych** oraz wielomiliardowa suma roszczeń,

- niepokojące jest jednak, że w warunkach rosnącego zadłużenia, przy braku alternatywnych źródeł finansowania **rosnący koszt utrzymania systemu dróg** w Polsce (związany ze wzrostem długości autostrad i dróg ekspresowych) może skutkować **zahamowaniem poprawy stanu dróg**, a nawet stopniowym ich pogarszaniem,

- **lokalizacja inwestycji** była w dużej mierze **prawidłowa**, a odpływ ruchu ciężarowego z dróg objętych systemem viaTOLL na drogi równoległe miał raczej charakter krótkotrwały w przypadku inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych,

- w kontekście powiązań funkcjonalnych powstała **luka inwestycyjna na poziomie pozostałych dróg krajowych**, bowiem dowiązaniu do systemu ośrodków subregionalnych nie sprzyjał system finansowania kierujący środki Unii Europejskiej na realizację głównych korytarzy (POIiŚ) oraz na drogi wojewódzkie i lokalne (RPO),

- w przypadku połączeń międzynarodowych problemem w najbliższym okresie finansowania będzie **brak inwestycji w kierunku Pragi**,

- istnieje konieczność zmiany długookresowych priorytetów inwestycyjnych w polskim drogownictwie, której podstawą powinna być **równowaga** pomiędzy inwestycjami wynikającymi z zaspokojenia istniejącego **popytu (ruch drogowy), a celami polityki regionalnej,**

- z analizy rozkładu ,,wąskich gardeł" wynika, iż dalszy **rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych** powinien opierać się raczej na **mniejszych odcinkach, przede wszystkim obwodnicach oraz odcinkach wlotowych do miast**, niż na całych ciągach transportowych, inwestycje powinny rozpoczynać się od fragmentów najbardziej przeciążonych ruchem (zwłaszcza ciężkim), za tego typu rozwiązaniem przemawiają także cele poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego osiągane w pierwszej kolejności przez budowę obwodnic i **oddzielenie ruchu lokalnego od tranzytowego**,

- konieczne jest zapewnienie mechanizmu chroniącego niektóre ciągi komunikacyjne ważne z punktu widzenia polityki regionalnej na wypadek ograniczeń budżetowych,

- dalsza poprawa dostępności obszarów peryferyjnych powinna odbywać się poprzez dalszy rozwój powiązań między głównymi ośrodkami (metropolie, miasta wojewódzkie),

- należy rozważyć **wyprowadzenie odcinków dróg ekspresowych w kierunku miast subregionalnyc**h (względnie regionów turystycznych). Odcinki te mogą być **„ślepe"** (bez planowania ich kontynuacji poza ośrodek subregionalny), tak aby zachować niski poziom koncentracji ruchu tranzytowego, przy jednoczesnej poprawie dostępności,

- istotna jest również **budowa obwodnic miast w standardzie dróg ekspresowych** w ciągach tych tras, których realizacja odkładana jest na okres po roku 2020, względnie została zapisana jedynie w KPZK 2030,

- przy projektowaniu i realizacji autostrad i dróg ekspresowych przedmiotem zainteresowania powinny być jednocześnie inne **drogi** w regionie inwestycji (przede wszystkim te **doprowadzające ruch do węzłów**),

- należy dążyć do większej **spójności programów inwestycyjnych** na różnych szczeblach,

- przekazywanie odcinków równoległych do dróg ekspresowych powstałych po nowym śladzie samorządom musi być dokonywane bardzo ostrożnie, tak aby nie sprzyjało przenoszeniu się ruchu na drogi niższego szczebla,

- wskazana jest lepsza współpraca GDDKiA z Generalnym Wykonawcą na każdym etapie realizacji inwestycji, aby zapobiec wystąpieniu opóźnień w oddawaniu inwestycji,

- należy dążyć do **ścisłej współpracy wykonawcy z władzami samorządowymi**, a także do jak najszerszych konsultacji społecznych już na etapie opracowywania projektu inwestycji,

- w celu zapewnienia konkurencyjności na szczeblu zarówno kraju jak i regionu należy dążyć do domykania najważniejszych dróg transportowych i tworzenia spójnej sieci komunikacyjnej,

- w skali lokalnej konkurencyjność powinna być zapewniona przez kompleksowe **dowiązywanie miejscowości do rozwijającej się sieci dróg najwyższych kategorii** poprzez budowę dróg niższego rzędu,

- istnieje konieczność długookresowego planowania strategicznego, poprzez wpisanie inwestycji do dokumentów szczebla krajowego i konsekwentnie regionalnego i obligatoryjnie gminnego,

- Polska powinna zabiegać o dalsze **uzupełnienie sieci TEN-T** jednakże dążenie do zmian w układzie docelowym sieci ma ograniczony wpływ na obecne decyzje inwestycyjne (nadchodząca perspektywa 2014–2020), które w naturalny sposób w większości muszą pozostać kontynuacją działań podjętych w ocenianych latach 2004–2013. Mimo to zmiany te są istotne,

- **zaleca się** w kolejnym okresie programowania kontynuowanie inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych na sieci **dróg ekspresowych** przy czym standardempowinno być budowanie dróg ekspresowych **po nowym śladzie**,

- istnieje potrzeba dalszych badań ewaluacyjnych związanych z rozbudową sieci drogowej w Polsce. Rekomenduje się wprowadzenie, w miarę możliwości, systemu corocznego **monitoringu zmian dostępności drogowej**,

- wskazane jest również regularne badanie, na bazie Generalnego Pomiaru Ruchu, w ujęciu pięcioletnim, **poziomu likwidacji wąskich** gardeł na sieci dróg krajowych,

Ocena wpływu budowy autostrad i dróg ekspresowych na zewnętrzną dostępność województwa podkarpackiego:

1) **Dla województwa podkarpackiego** na skutek realizacji inwestycji drogowych nastąpiło **skrócenie czasu przejazdu do Warszawy w 2013 r.** o zaledwie **3,9%** w stosunku do 2004 roku.

2) Zrealizowane inwestycje wpłynęły na skrócenie czasu przejazdu z Rzeszowa do wszystkich miast wojewódzkich, z czego najbardziej, bo o ponad **32 min./100 km**, skrócił się **czas przejazdu do Krakowa**.

Skrócenie odległości czasowej pomiędzy miastami wojewódzkimi wskutek realizacji inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych w latach 2004–2013 (**w minutach na każde 100 km odległości w linii prostej**):

Miasto	Białystok	Bydgoszcz	Gdańsk	Gorzów Wlkp.	Katowice	Kielce	Kraków	Lublin	Łódź	Olsztyn	Opole	Poznań	Szczecin	Toruń	Warszawa	Wrocław	Zielona Góra
Rzeszów	**1,5**	**13,3**	**11,4**	**15,5**	**22,6**	**2,3**	**32,5**	**2,4**	**3,4**	**4,1**	**21,3**	**11,0**	**17,6**	**14,5**	**3,7**	**17,1**	**12,7**

3) Zrealizowane inwestycje wpłynęły na **skrócenie czasu przejazdu z Rzeszowa** do wszystkich **przejść granicznych**.

Skrócenie odległości czasowej pomiędzy **miastami wojewódzkimi a przejściami granicznymi** wskutek realizacji inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych w latach 2004–2013 w % (**czas dojazdu do najbliższego możliwego przekroczenia granicy w minutach**):

Miasto	Białoruś	Czechy	Litwa	Niemcy	Rosja	Słowacja	Ukraina	Morskie
Rzeszów	1,5% (269')	26,7% (175')	1,3% (468')	19,3% (294')	2,2% (478')	0% (80')	12,2% (65')	10,9% (442')

4) na terenie województwa podkarpackiego utrzymują się nadal **obszary peryferyjne** o słabej dostępności drogowej do stolicy województwa. Są to **Bieszczady.**

5) dostępność Rzeszowa i całego województwa podkarpackiego jako regionu peryferyjnego uzależniona jest przede wszystkim od **inwestycji realizowanych poza samym regionem.**

6) ukończenie budowy **drogi ekspresowej pomiędzy Lublinem i Rzeszowem** (S17/S19), w ramach budowy szlaków łączących główne miasta wojewódzkie, jest **jednym z istotnych działań** planowanych w ramach zbliżającej się perspektywy finansowej 2014–2020.

7) na terenie województwa podkarpackiego istnieją **miasta zasługujące na realizację „ślepych" odcinków ekspresowych** dowiązujących do sieci głównej (takie ośrodki jak **Mielec**).

8) ponadto jako szczególną uznać należy sytuację zespołów miast średnich na pograniczu województw świętokrzyskiego i podkarpackiego (od **Starachowic przez Ostrowiec Świętokrzyski po Tarnobrzeg, Stalową Wolę i Mielec**). Zespoły te nie będą obsługiwane przez autostrady i drogi ekspresowe przed rokiem 2020, pomimo znacznego łącznego potencjału demograficznego i ekonomicznego.