

Tomasz Komornicki

Powiat wieluński w obecnym i planowanym systemie transportowym Polski

Rocznik Wieluński 11, 143-156

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Tomasz Komornicki
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polska Akademia Nauk

POWIAT WIELUŃSKI W OBECNYM I PLANOWANYM SYSTEMIE TRANSPORTOWYM POLSKI

1. Wstęp

Okres po roku 2004 przyniósł Polsce znaczące przyśpieszenie rozwoju infrastruktury drogowej. Po części było to wynikiem wcześniejszego zastoju inwestycyjnego (efekt bazy). Opóźnienia sięgające lat 70. ubiegłego wieku spowodowały również, że wszystkie podejmowane inwestycje z łatwością można było uzasadnić jako „kluczowe” dla rozwoju państwa, jak i poszczególnych regionów. W rzeczywistości znaczenie poszczególnych tras drogowych było i jest bardzo różne. Co więcej, decydujące o szeroko rozumianym popycie na infrastrukturę, interakcje społeczno-ekonomiczne charakteryzują się znaczącą dynamiką. W tym kontekście rola niektórych kierunków szybko wzrasta, zaś innych maleje. Dotyczy to zarówno interakcji międzynarodowych, jak i wewnętrznych. Na to nakłada się potrzeba prowadzenia polityki regionalnej i przestrzennej, dla której inwestycje transportowe pozostają jednym z najefektywniejszych narzędzi. Niestety, inercja w tym zakresie jest znaczna i wiele powstających dziś szlaków to w praktyce realizacja celów nakreślonych w dokumentach powstałych w okresie centralnie planowanej gospodarki.

Wymienione fakty były znane wielu specjalistom. Często dokonywali oni krytycznej oceny planowania i samego procesu inwestycyjnego w polskim drogownictwie (m.in. Taylor 2002, Komornicki, Śleszyński, Węclawowicz 2006, Komornicki 2007, 2010). Trudnością w naukowym uzasadnieniu stawianych tez były stosowane w Polsce wskaźniki ewaluacyjne. Cele formułowano w postaci długości dróg określonej kategorii, które powstaną, względnie zostaną wyremontowane. Ewentualnie odnoszono je do powierzchni (gęstość sieci). Tego typu mierniki nie dawały jednak żadnej informacji pozwalającej na hierarchizację priorytetów oraz na ocenę trafności wyboru odcinków, na które wydatkowano środki publiczne. Narzędziami pozwalającymi na taką właśnie ocenę porównawczą są wskaźniki dostępności transportowej.

Niniejsze opracowanie ma na celu przedstawienie obecnej oraz potencjalnej roli, jaką rozbudowa infrastruktury transportowej może pełnić dla rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu wieluńskiego. W tym celu w skrócie omówiona została metodologia

szacowania poziomu dostępności przestrzennej. Z jej wykorzystaniem zaprezentowano poziom dostępności powiatu na tle kraju. Dokonano symulacji pozwalających na ocenę przewidywanego efektu budowy wybranych tras drogowych. Pozwoliło to na krótką ocenę realizowanej obecnie polityki transportowej z punktu widzenia mieszkańców i podmiotów gospodarczych powiatu wieluńskiego.

Opracowanie opiera się na wynikach szczegółowych badań powiązań społeczno-ekonomicznych oraz analiz dostępności wykonywanych w ramach kilku projektów badawczych w ciągu ostatnich lat (głównie w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania). Były to w pierwszej kolejności:

- Badania dostępności czasowej obszaru Polski wykonywane na potrzeby nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (zleceniodawca Ministerstwo Rozwoju Regionalnego; Komornicki i in. 2008, Korcelli i in. 2010);
- Prace nad opracowaniem i zastosowanie Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT), wykonywane na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (Komornicki i in. 2010);
- Badanie ewaluacyjne inwestycji transportowych, zrealizowanych z pomocą środków Unii Europejskiej w latach 2004–2006 (*Ocena wpływu...* 2011);
- Prace wykonywane na potrzeby Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (zleceniodawca Ministerstwo Infrastruktury).

Materiały zbierane w ramach wymienionych projektów zostały ponownie przeanalizowane ze szczególnym uwzględnieniem pozycji powiatu wieluńskiego. Wykonano dodatkowe obliczenia pozwalające na określenie obecnego i prognozowanego poziomu Wskaźnika Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT) w badanej jednostce przestrzennej. Przedstawione w opracowaniu mapy powstały na potrzeby wymienionych opracowań. Do ich powstania wykorzystano specjalistyczne oprogramowanie GIS (TransCad) oraz opracowaną w IGiPZ PAN autorską aplikację służącą do obliczeń WMDT.

2. Dostępność przestrzenna jako metoda ewaluacji projektów transportowych

Dostępność jest w Europie powszechnie stosowaną metodą oceny efektywności systemów transportowych. Pozwala ona na uwzględnienie szeroko rozumianego elementu popytowego, co umożliwia na odniesienie planów rozwoju infrastruktury do potrzeb społeczeństwa oraz gospodarki. Dostępność służy m.in. do: a) oceny systemu transportowego jako całości; b) oceny efektów zrealizowanych inwestycji transportowych (lub całych programów inwestycyjnych); c) wykonywania symulacji przyszłych inwestycji; d) tworzenia rankingów priorytetów inwestycyjnych. Dostępność mierzona jest na wiele sposobów. W najbardziej tradycyjnym rozumieniu utożsamiana ona była z wyposażeniem danej jednostki przestrzennej w infrastrukturę (np. gęstość sieci drogowej lub kolejowej). Bardziej zaawansowaną miarą jest dostępność czasowa. Obliczany czas przejazdu do określonego celu (lub celów) przedstawiany jest wówczas najczęściej w postaci map izochronowych. Rozwinięciem takiej analizy jest badanie dostępności kumulatywnej. Obliczana jest liczba ludności lub np. liczba podmiotów gospodarczych w obrębie określonej izochrony. Przykładem takich analiz może być szacowanie wielkości rynku pracy na podstawie zasięgu izochrony 60 minut (najczęściej przyjmuje się,

że tyle właśnie pracownicy gotowi są poświęcić na dojazd do miejsca pracy w jedną stronę).

W niniejszym opracowaniu skoncentrowano się na bardziej złożonej metodycznie analizie dostępności potencjałowej (angielska *potential accessibility*, wcześniej w polskich opracowaniach nieprecyzyjnie tłumaczona jako dostępność potencjalna). Dostępność potencjałowa uwzględnia wszystkie relacje pomiędzy określonym zbiorem regionów, z uwzględnieniem ich mas (np. liczby ludności, PKB lub innych dowolnych zmiennych) oraz odległości czasowej. Pozwala to na obliczenie dla poszczególnych jednostek wartości wskaźnika syntetycznego.

Przy określaniu dostępności czasowej wykorzystano czas przejazdu samochodem osobowym po sieci drogowej, względnie pociągu po sieci kolejowej. Dla ruchu samochodowego opracowano dedykowany model ruchu. Oparto go na prędkości kodeksowej, redukowanej poprzez zasięg zabudowy (na podstawie zdjęć satelitarnych Corine LandCover), liczbę ludności w buforze 5 km od drogi, ukształtowanie terenu oraz syntetyczny wskaźnik stanu nawierzchni. Przyjęto jednocześnie że spadek prędkości wynikający z gęstości zaludnienia lub ukształtowania terenu jest większy i szybszy na drodze powiatowej niż na autostradzie. Następnie wykorzystano stworzony w IGiPZ PAN (na zamówienie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego) Wskaźnik WMDT. Wskaźnik uwzględnia cztery podsieci transportowe: drogową, kolejową, lotniczą oraz transport wodny-śródlądowy, przy czym ich znaczenie jest proporcjonalne do udziału danej gałęzi transportu w pracy przewozowej (Komornicki, Rosik, Stępiak 2010). Obliczenia wykonywano dla zbioru 286 powiatów i grup powiatów. Grupowania powiatów dokonano w obrębie obszarów metropolitalnych oraz wszędzie tam, gdzie powiat grodzki jest wydzielony z otaczającego go powiatu ziemskiego.

3. Dokumenty kształtujące obecną politykę inwestycyjną w transporcie drogowym

Aktualny rozwój sieci transportowych o znaczeniu ponadregionalnym odbywa się w Polsce w oparciu o różne, nie zawsze spójne, dokumenty o charakterze przestrzennym. Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z roku 2001 nie formułowała priorytetów inwestycyjnych. Określała ona jedynie role poszczególnych powiązań, zachowując tranzytowo-zwornikowy paradygmat postrzegania polskiej przestrzeni w Europie. Oznacza to nadanie najwyższej rangi rozłożonym szachownicowo szlakom tranzytowym, przy jednoczesnym umniejszaniu roli relacji wewnętrznych. Dla rozwoju nowoczesnej infrastruktury drogowej kluczowe znaczenie ma Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z dnia 15 maja 2004 r. Zgodnie z jego treścią na terenie szeroko rozumianego sąsiedztwa powiatu wieluńskiego zrealizowane mają być autostrady A2 i A4 oraz drogi ekspresowe S5, S8, i S11. Rozporządzenie nie wprowadza jednak etapowania i nie określa hierarchii celów inwestycyjnych. Istotnym dokumentem jest Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030, opracowany w roku 2008. Dokument zakłada, że w pobliżu interesującego nas obszaru, do roku 2030 powstanie nowa linia dużych prędkości „Y”, łącząca Warszawę i Łódź przez Kalisz z Poznaniem i Wrocławiem. Brak jest jednoznacznych zapisów odnośnie kontynuowania tej inwestycji w kierunku granic niemieckiej i czeskiej. Ponadto Master Plan przewiduje, że do prędkości technicznej 160–200 km/h zmodernizowane zostaną m.in. linie: Poznań – Wrocław oraz Wrocław – Opole – Ka-

townice. W grudniu 2011 r. Rząd przyjął nową Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, która w wersji eksperckiej (Korcelli i in. 2010) znacząco rozszerzała docelową listę inwestycji w transporcie drogowym i kolejowym, a ponadto wprowadzała zasadę etapowania i ustalała hierarchię priorytetów inwestycyjnych. Dokument rządowy łagodzi te propozycje, nadal jednak jednym z podstawowych zdefiniowanych w nim problemów przestrzennych jest niewystarczająca dostępność miast i regionów na poziomie europejskim, krajowym i lokalnym. Towarzyszy mu cel strategiczny przyszłej polityki przestrzennej jakim jest poprawa dostępności w różnych skalach przestrzennych przy jednoczesnym wsparciu dla rozwiązań przyjaznych środowisku naturalnemu. KPZK zakłada możliwość podniesienia standardów niektórych tras powstających obecnie jako drogi ekspresowe (lub budowę nowych autostrad). Dotyczy to m.in. trasy Wrocław – Piotrków Trybunalski (S8 w dawniej planowanym przebiegu). W dokumencie zaznacza się także budowę nie wymienianych wcześniej dróg ekspresowych, w tym m.in. drogi Opole – Częstochowa.

W rzeczywistości o konkretnych inwestycjach decydują jednak obecnie możliwości finansowe oraz instytucjonalne. Kilka lat temu najważniejsze zadania inwestycyjne znalazły się na liście projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (finansowanego z Europejskiego Programu Rozwoju Regionalnego oraz z Funduszu Spójności w perspektywie programowania 2007–2013/15). Znalazły się tam m.in. autostradowa obwodnica Wrocławia oraz drogi ekspresowe S5 i S8. Pomimo umieszczenia na listach część inwestycji nie była podejmowana (m.in. na skutek nie wystarczającego ich przygotowania w latach poprzednich – brak lub zaskarżanie decyzji środowiskowych). Skala inwestycji drogowych została dodatkowo ograniczona na mocy nowego Programu budowy dróg krajowych do roku 2015 (*Program budowy...*, 2011), przyjętego przez Rząd na przełomie lat 2010/2011. Oznaczało to nawet wycofanie się z niektórych przygotowanych już przetargów. W efekcie jako realne w perspektywie roku 2015 uznać należy dokończenie budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku Wrocław – Łódź, powstanie kilku krótkich fragmentów drogi ekspresowej S5 (Poznań – Gniezno, Leszno – Rawicz) oraz realizację pojedynczych obwodnic w ciągu przyszłej drogi ekspresowej S11. Realne możliwości rozwoju sieci kolejowej w najbliższych latach określa *Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych 2010–2013* (2011). Na interesującym nas obszarze zakłada on prace modernizacyjne na trasie Katowice – Opole – Wrocław – Zgorzelec, a ponadto m.in. niektórych fragmentów linii Wrocław – Poznań, Poznań – Jarocin i Nysa – Kędzierzyn – Koźle.

W obecnej chwili (początek roku 2012) zakończony został proces przetargowy związany z budową wszystkich odcinków drogi ekspresowej S8 na kierunku Wrocław – Łódź. Przebieg tej inwestycji został zmieniony kilka lat temu. Zrezygnowano wówczas z przebiegu trasy przez Bełchatów do Piotrkowa Trybunalskiego na rzecz wariantu przez Łódź. Jednocześnie prowadzona jest modernizacja trasy S8 na odcinku Piotrków – Mszczonów. Po ukończeniu wszystkich rozpoczętych obecnie inwestycji (oraz przy założeniu wyhamowania procesu inwestycyjnego w kolejnych latach) można się spodziewać, że ruch drogowy z kierunku Wrocławia do stolicy skierowany zostanie na centralny odcinek autostrady A2 (budowany obecnie fragment Stryków – Konotopa), powodując najprawdopodobniej jego znaczne przeciążenie (porównaj Komornicki, Rosik 2009). Budowa drogi ekspresowej S11 nie jest obecnie priorytetem. Można przyjąć, że jej realizacja jest wątpliwa tak-

że w perspektywie finansowej 2014–2020. Jednocześnie odsunięta w czasie została także perspektywa budowy kolei wielkich prędkości „Y” z Warszawy do Poznania i Wrocławia. W jej miejsce zaproponowano modernizację linii CMK – Częstochowa – Opole.

4. Powiat wieluński w świetle analiz dostępności

Analiza izochronowa pozwala na określenie dostępności czasowej do ośrodków różnego rzędu. Z punktu widzenia jednostki powiatowej szczególnie istotne jest jej położenie względem miast wojewódzkich. Strefy słabszej dostępności występujące na pograniczach poszczególnych regionów nazywane bywają peryferiami wewnętrznymi. Ich wydzielenie bywa niekiedy wykorzystywane jako argument za zmianami w podziale administracyjnym. Nie wydają się to słuszne, gdyż niezależne od liczby i układu ośrodków będących centrami regionów, zawsze pomiędzy nimi będą występować obszary, z których dostępność jest relatywnie gorsza. Właściwszą drogą wykorzystania takich analiz jest z pewnością ocena planowanych inwestycji transportowych. Jednym z celów polityki transportowej powinno być niwelowanie nadmiernej peryferyzacji wewnętrznej. Przyjęło się także uważać, że układ autostrad i dróg ekspresowych ma służyć jedynie powiązaniom tranzytowym, względnie między aglomeracyjnym. Bardzo często zapominamy przy tym, że określony przebieg dróg wyższego rzędu może przyczynić się do znaczących zmian w dostępności jednostek lokalnych.

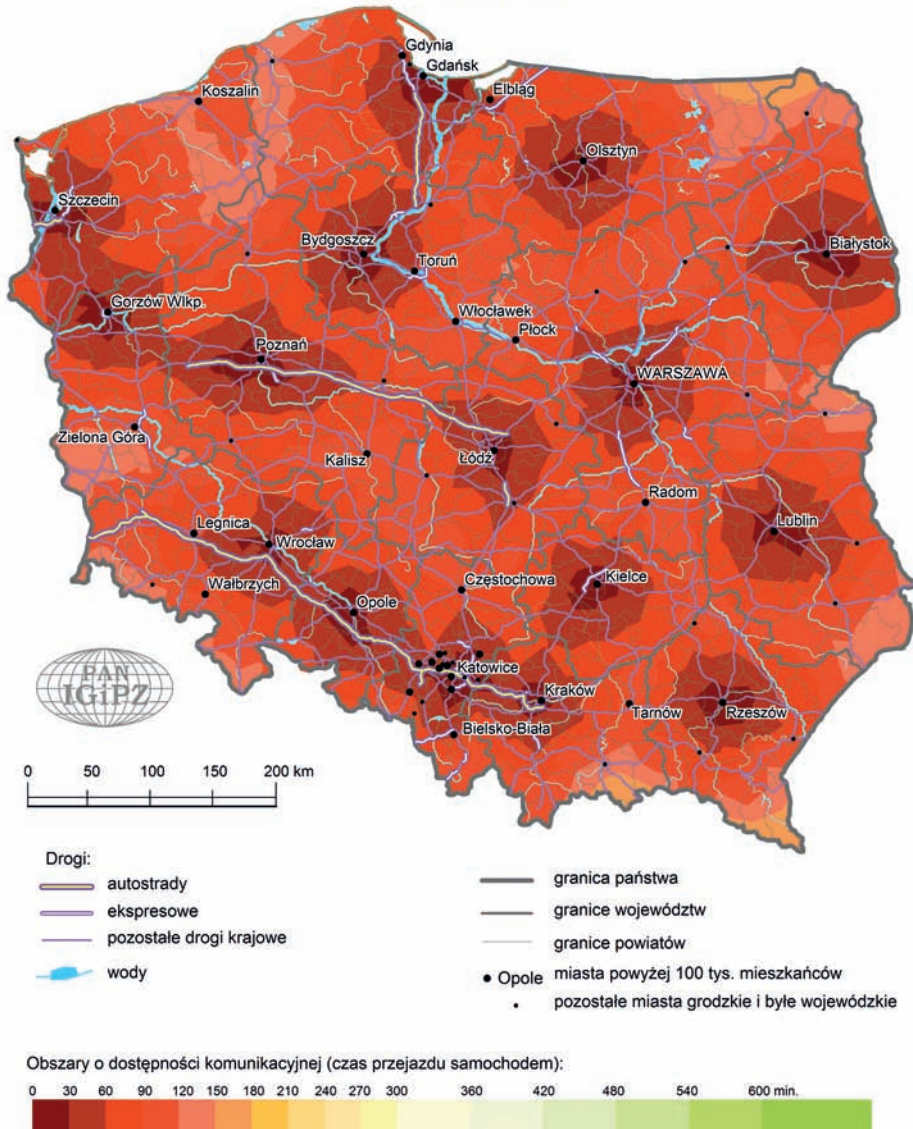
Powiat wieluński położony jest obecnie w takiej właśnie strefie słabszej dostępności do najbliższych ośrodków regionalnych (rycina 1). Jest to jedna z największych stref tego typu w skali kraju. Rozciąga się ona na pograniczu województw wielkopolskiego, łódzkiego, śląskiego, opolskiego i dolnośląskiego, obejmując obszar od Kalisza po Częstochowę. Powiat wieluński znajduje się poza izochroną 60 minutowego czasu dojazdu do jakiegokolwiek ośrodka wojewódzkiego. Ma to określone konsekwencje dla miejscowego rynku pracy, który musi bazować głównie na własnym potencjale ekonomicznym. Sytuacja taka może być stymulatorem odpływu migracyjnego (możliwość dojazdu do pracy w dużych ośrodkach zniechęca do decyzji o zmianie miejsca zamieszkania). W tym kontekście docelowe plany rozwoju sieci drogowej wydają się być korzystne dla przełamania istniejących problemów. Dotyczy to w szczególności budowy dróg ekspresowych S8 i S11. Z punktu widzenia dostępności do stolicy województwa budowa drogi S8 w wariantcie północnym wydaje się być korzystna dla powiatu wieluńskiego. Pomimo, że droga nie będzie (jak w wariantcie pierwotnym) przechodzić przez Wieluń, czas dojazdu do Łodzi ulegnie wyraźnemu skróceniu (zbliży się, choć prawdopodobnie nie spadnie poniżej 60 minut). Podobne skrócenie czasu wystąpiłoby jednak także, jeżeli transport odbywałby się po trasie Wieluń – Piotrków – Tuszyn (A1) – Łódź.

Wspomniana strefa słabej dostępności w jeszcze większym stopniu zaznacza się w przypadku komunikacji kolejowej. Ewentualne efekty planowanych inwestycji (kolej wielkich prędkości względnie linia CMK Częstochowa – Opole) będą uzależnione od możliwości dostępu organizacyjnego do tych inwestycji dla potencjalnych pasażerów z Wielunia. Można zakładać, że tylko znaczne skrócenie czasów przejazdu pociągami, mogłoby sprawić, że transport szynowy stałby się konkurencyjny dla samochodowego (w relacjach do dużych ośrodków krajowych lub zagranicznych).

Rycina 1

Dostępność drogowa do ośrodków wojewódzkich (2010)

Drogowa dostępność komunikacyjna do miast wojewódzkich w 2010 roku



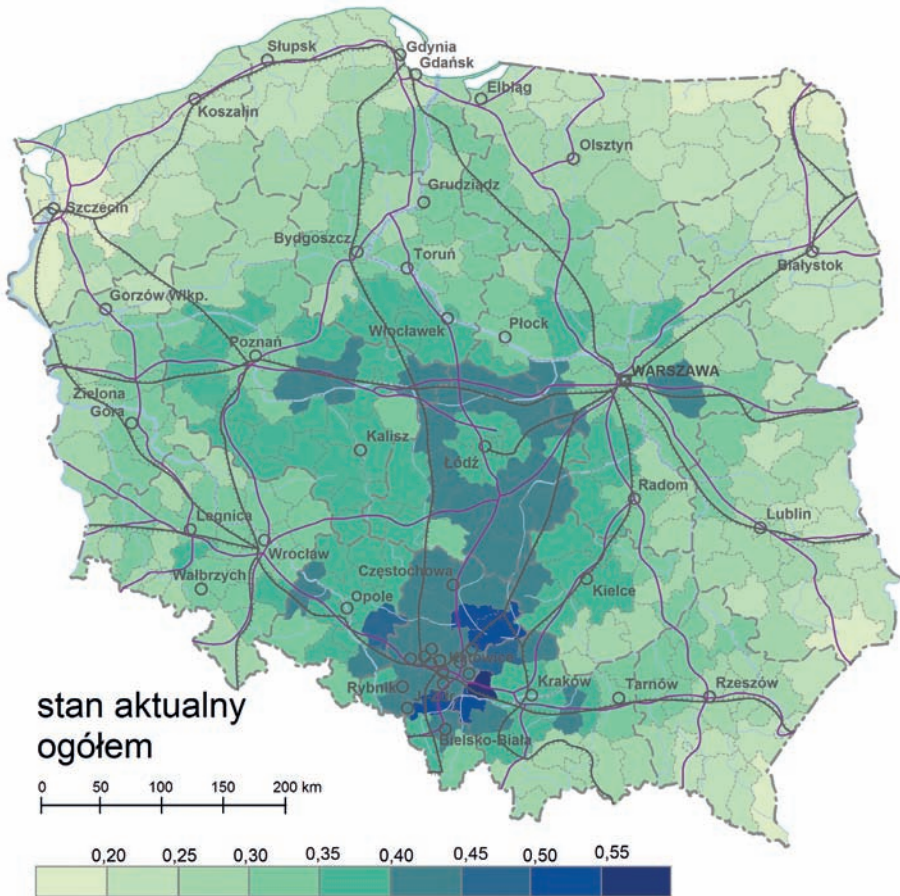
Źródło: Komornicki i in. 2008

Nieco odmienny obraz uzyskujemy, analizując sytuację powiatu wieluńskiego za pomocą wskaźnika dostępności potencjałowej. Uwzględnienie rozkładu krajowego potencjału demograficznego i ekonomicznego powoduje, że pozycja Wielunia (względem

obszarów koncentracji obu potencjałów) jest relatywnie dobra (rycina 2). Powiat jest położony w sąsiedztwie boku „trójkąta” dobrej dostępności, którego wierzchołkami są Warszawa, Poznań i połączone aglomeracje krakowska i górnośląska. Warty podkreślenia jest jednak fakt, że strefa lepszej dostępności nie obejmuje dynamicznie rozwijającego się Wrocławia oraz, że wewnątrz „trójkąta” gorsza sytuacja występuje w sąsiednim dla powiatu wieluńskiego podregionie kaliskim.

Rycina 2

Rozkład przestrzenny wskaźnika MDT (transport pasażerski)



Źródło: *Ocena wpływu inwestycji...*, 2010

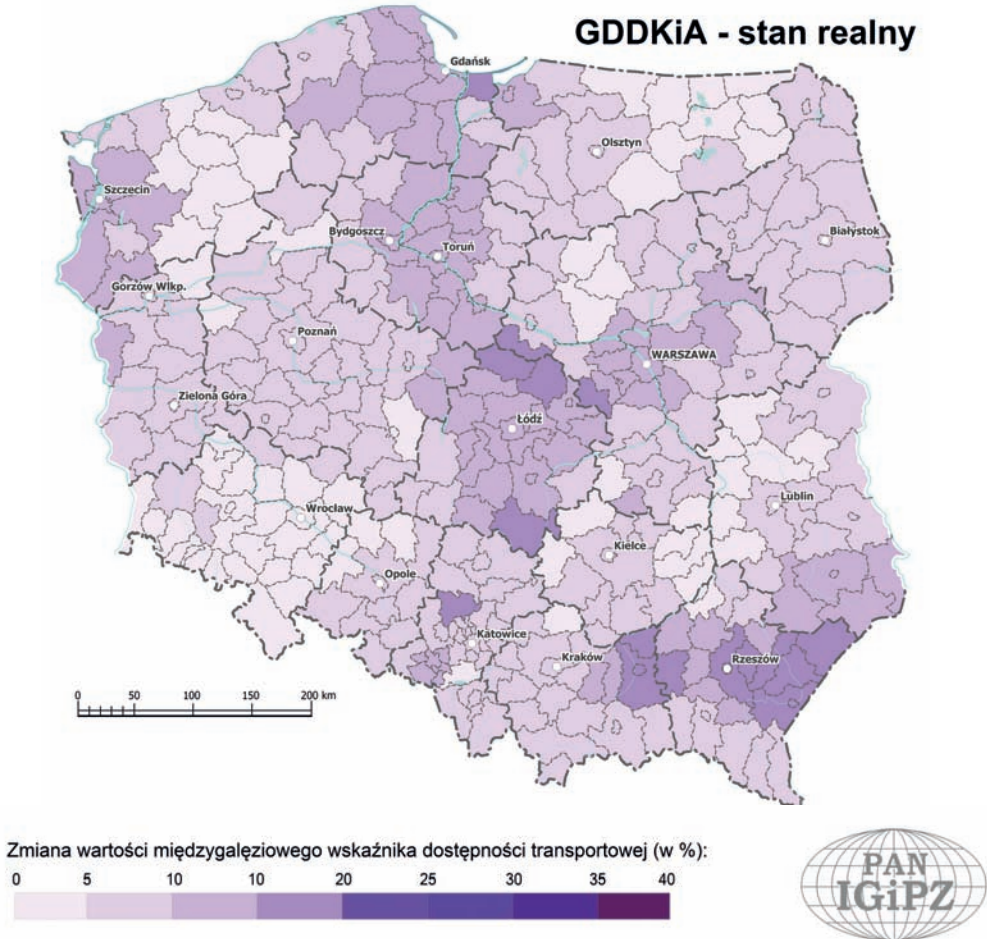
5. Symulacje zmian w dostępności przestrzennej

Podejmując próbę prognozy zmian dostępności przestrzennej badanego powiatu, w pierwszej kolejności oceniono efekty ukończenia inwestycji aktualnie realizowanych. Jako takie uznano trasy dla których został rozstrzygnięty przetarg realizacyjny w systemie tradycyjnym oraz autostrady budowane w systemie koncesyjnym. Moż-

na umownie przyjąć, że zakończenie tych budów nastąpi do roku 2014 (niezależnie od wszystkich prawdopodobnych opóźnień).

Rycina 3

Symulacja poprawy dostępności (WMDT) w efekcie inwestycji drogowych obecnie realizowanych (rozstrzygnięte przetargi na 15 X 2010)



Źródło: Komornicki, Rosik, Stępiak 2010

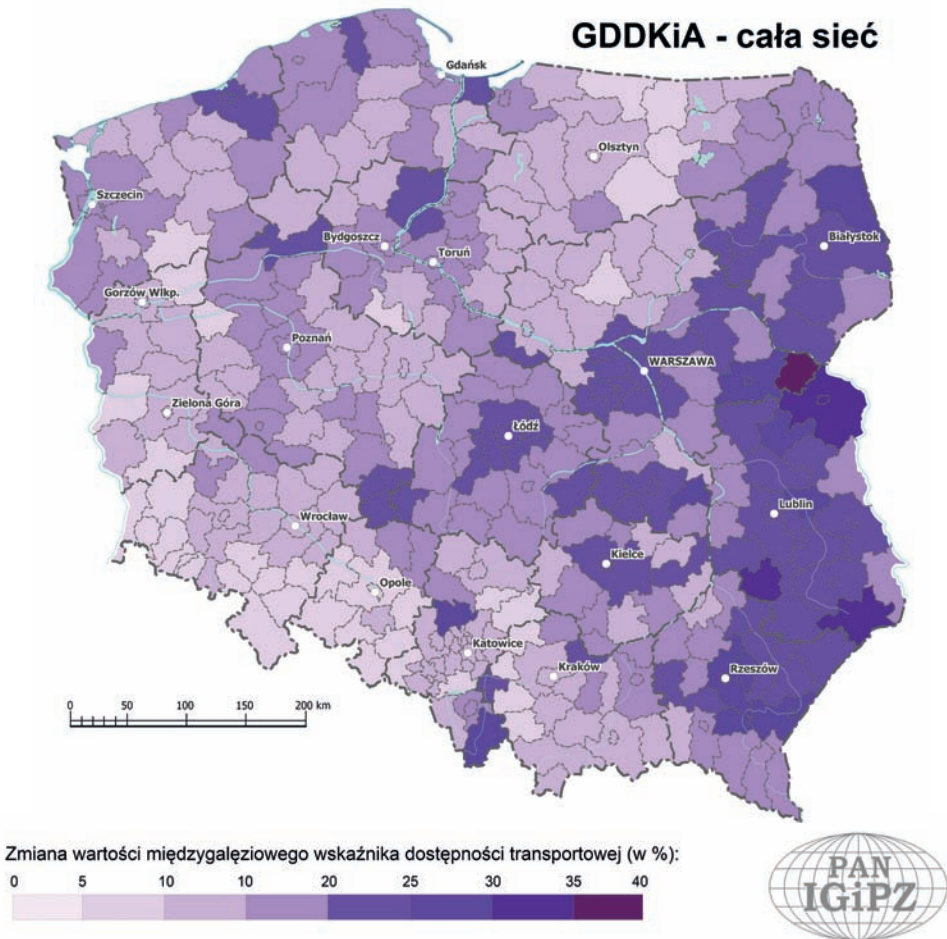
Pozytywny wpływ obecnie realizowanych inwestycji drogowych (rycina 3) obejmie m.in. prawie całe województwo łódzkie. Jest to efektem zakładanego ukończenia autostrad A1, A2 oraz drogi ekspresowej S8. W obrębie województwa poprawa dostępności jest jednak relatywnie najmniejsza m.in. właśnie w powiecie wieluńskim. Można to tłumaczyć faktem, że w przeciwieństwie do centralnych części województwa w jego południowo-zachodniej części nie nastąpi poprawa powiązań z Górnym Śląskiem oraz ośrodkiem poznańskim. Prawdopodobnie zmiana wartości wskaźnika WMDT dla

Wielunia byłyby także większa, gdyby do realizacji skierowano poprzedni przebieg drogi S8 (przez Piotrków Trybunalski).

Oddzielnie oceniono ewentualne efekty (w zakresie poprawy dostępności przestrzennej) zrealizowania budowy wszystkich dróg ekspresowych i autostrad zapisanych we wspomnianym Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z dnia 15 maja 2004. Interpretacja uzyskanego obrazu (rycyna 4) jest niejednoznaczna. Łódzkie pozostaje jednym z największych beneficjentów programu. Tym razem jednak, bardzo wyraźnie na plus zmienia się sytuacja południowo-zachodnich krańców regionu (zwłaszcza sąsiadującego z wieluńskim, powiatu wieruszowskiego). Jest to prawdopodobnie efektem zakładanej w programie realizacji drogi S11.

Rycina 4

Symulacja poprawy dostępności (WMDT) w efekcie inwestycji drogowych planowanych przez GDDKiA (wariant docelowy wg Rozporządzenia z roku 2004 z późniejszymi modyfikacjami)



Źródło: Komornicki, Rosik, Stępiak 2010

W tabeli 1 zestawiono wartości wskaźnika WMDT oraz jego zmiany w zależności od zakresu inwestycji drogowych. Uzyskane wartości potwierdzają, że dostępność powiatu jest względnie dobra na tle średniej krajowej. Pozostanie ona taką po zrealizowaniu obecnie prowadzonych inwestycji (będzie o 17% lepsza niż dla Polski ogółem). Prowadzone inwestycje poprawią wartość wskaźnika o 11,5%, podczas gdy w całym kraju o około 10%. Ewentualna realizacja pełnej sieci autostrad i dróg ekspresowych (wariant docelowy GDDKiA) będzie skutkować nieznacznym relatywnym pogorszeniem dostępności (z uwagi na koncentrację inwestycji w Polsce wschodniej). Szczegółowo przeanalizowano efekty ukończenia (w pełnym przebiegu) 7 inwestycji drogowych, mogących mieć wpływ na dostępność powiatu wieluńskiego (autostrad A1, A2, A4 oraz dróg ekspresowych S5, S8, S11 i S12). Zdecydowanie najbardziej efektywna, z uwagi na położenie, jest realizacja drogi ekspresowej S8 (zmiana wskaźnika dla powiatu aż o 5,5%). Jako drugą najważniejszą uznać należy realizację autostrady A1. Dopiero na trzeciej pozycji takiego rankingu znalazła się droga ekspresowa S11. Potwierdziło się umiarkowane, ale istotne znaczenie autostrad A2 i A4, a także drogi ekspresowej S12 (Piotrków – Lublin – granica z Ukrainą) zapewniającej Wieluniowi powiązania z Polską wschodnią. Jako całkowicie marginalną (z punktu widzenia powiatu) uznać należy natomiast rolę drogi S5.

Tabela 1

Zmiana wskaźnika dostępności (WMDT) w Wieluńskim w efekcie określonych inwestycji drogowych

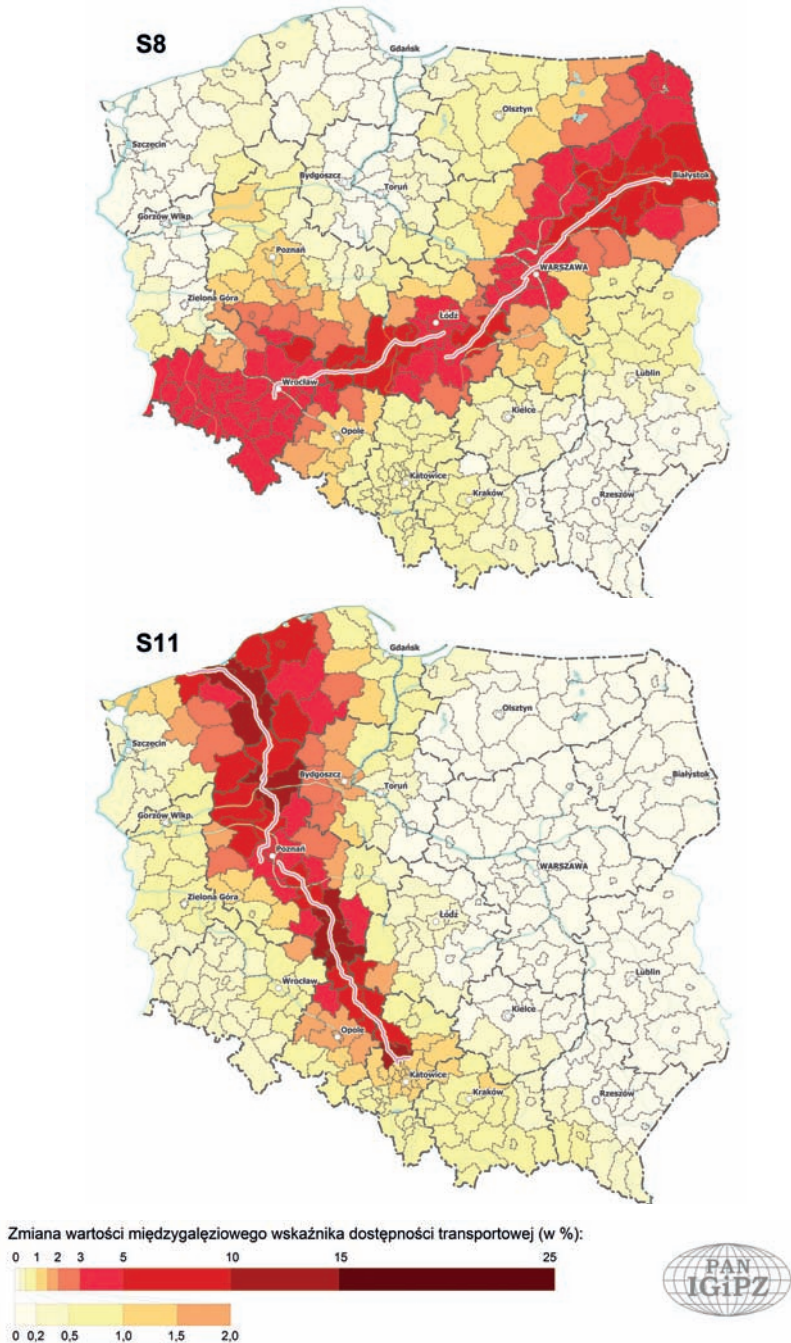
wariant	WMDT		zmiana względem 2010 roku		wartość WMDT powiatu wieluńskiego względem średniej krajowej
	PL	powiat wieluński	PL	powiat wieluński	
2014	0,3607	0,4229	9,94	11,52	117,24
docelowy GDDKiA	0,3852	0,4427	17,40	16,75	114,93
A1	0,3386	0,3892	3,20	2,64	114,94
A2	0,3382	0,3849	3,08	1,50	113,81
A4	0,3379	0,3853	2,99	1,61	114,03
S5	0,3320	0,3802	1,19	0,26	114,52
S8	0,3331	0,4000	1,52	5,49	120,08
S11	0,3319	0,3864	1,16	1,90	116,42
S12	0,3338	0,3837	1,74	1,19	114,95

Źródło: opracowanie M. Stępiak

Na rycinie 5 pokazano rozkład przestrzenny zmian wskaźnika WMDT w przypadku realizacji dróg ekspresowych S8 i S11. Po ewentualnym zrealizowaniu obu tych inwestycji powiat wieluński należy do jednostek będących głównymi beneficjentami. Zasięg przestrzenny (na zewnątrz od samego przebiegu dróg) jest jednak wyraźnie większy w przypadku trasy S8 niż S11. Tym samym decyzja o wzajemnym usytuowaniu obu szlaków na liście priorytetów wydaje się być słuszna (także z punktu widzenia powiatu wieluńskiego).

Rycina 5

Zmiana wartości wskaźnika dostępności WMDT w efekcie realizacji dróg ekspresowych S8 i S11.

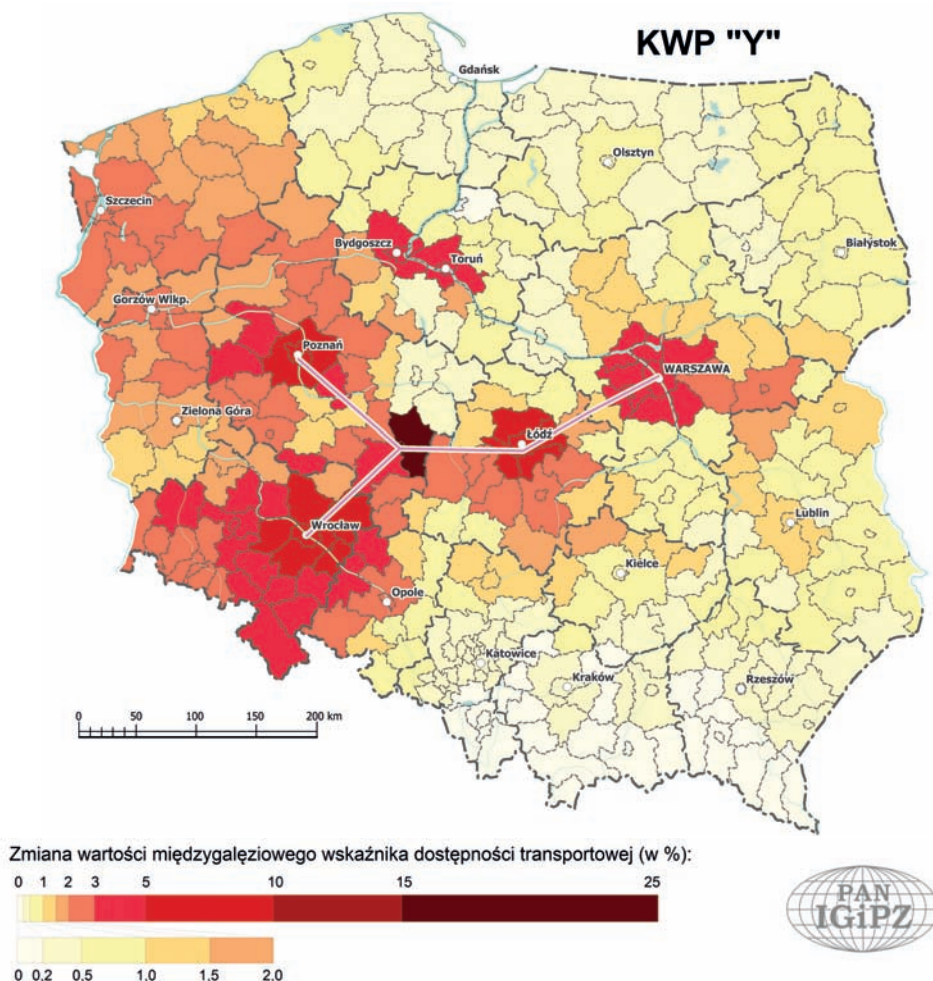


Źródło: Komornicki, Rosik, Stępiak 2010

Oddzielna symulacja została wykonana dla oceny efektów przestrzennych powstania pierwszej linii kolei wielkich prędkości „Y” (rycina 6). Założono, że pociągi zatrzymywać się będą tylko na stacjach Warszawa, Łódź, Kalisz/Ostrów, Poznań i Wrocław. Ogólny efekt inwestycji mierzony wskaźnikiem WMDT jest bardzo duży. Największym beneficjentem (w skali kraju) stały się region Kalisza. Jednocześnie jest charakterystyczne, że korzyści nie objęłyby całego województwa łódzkiego. Dotyczy to zwłaszcza jego części południowej (w tym powiatu wieluńskiego), gdzie poprawa dostępności nie przekroczyłaby 1%. Jest to wynikiem braku regionalnych połączeń kolejowych (dowożących do wymienionych stacji).

Rycina 6

Symulacja poprawy dostępności (WMDT) w efekcie budowy linii kolejowej wielkich prędkości „Y”



Źródło: Komornicki, Rosik, Stępiak 2010

6. Wnioski

Reasumując należy przyjąć, że w świetle przeprowadzonych analiz, w chwili obecnej dostępność transportowa powiatu wieluńskiego jest relatywnie dobra. Nie wynika to jednak z rozwoju infrastruktury, a jest jedynie pochodną samego korzystnego położenia geograficznego (względem potencjałów demograficznego i ekonomicznego). Jednocześnie dostępność na określonych kierunkach nie jest równomierna. W szczególności jako słabą określić należy dostępność do stolicy województwa, a także do Warszawy. Prowadzone obecnie inwestycje (w tym szczególnie rozpoczynająca się budowa łódzkiego odcinka drogi ekspresowej S8) spowodują dużą poprawę ogólnej dostępności powiatu. Wyraźnie zmniejszy się czas przejazdu do Łodzi i Wrocławia. W przypadku Warszawy zmiany będą uzależnione od drożności łódzkiego węzła drogowego. Wieluń pozostanie gorzej dostępny z kierunku Górnego Śląska, Krakowa i Poznania. Można domniemywać, że dla powiatu korzystniejszy byłby dawny przebieg drogi S8 (przez Bełchatów), gdyż w większym stopniu poprawiłby on powiązania z Warszawą. Jako najważniejsze inwestycje drogowe szczebla krajowego, których realizacja powinna być wspierana przez władze powiatu, wymienić należy kolejno drogę ekspresową S8, autostradę A1 (szczególnie, wciąż czekającą na realizację, odcinek Piotrków Trybunalski – Pyrzowice) i drogę ekspresową S11. Pewne znaczenie dla Wielunia mają także autostrady równoleżnikowe (A2 i A4) oraz, co ważne, droga ekspresowa S12. Prowadzi to do wniosku, że w interesie powiatu leżą zabiegi o wprowadzenie do długoletnich planów inwestycyjnych południowego odgałęzienia trasy S8 w kierunku Piotrkowa (nawiązującego do dawniej planowanego przebiegu drogi), który został zapisany w nowej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Odrębnym zagadnieniem jest rozwój innych dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich (względnie nawet powiatowych), mogących usprawnić dojazd do tras ekspresowych, o których wiemy, że istnieją lub będą zrealizowane do roku 2014. Kwestia budowy kolei wielkich prędkości nie wydaje się być kluczową z punktu widzenia powiatu wieluńskiego.

Literatura

- Komornicki T., 2007, *Polish transport infrastructure – challenges for spatial cohesion*, European Spatial Research and Policy No 2/2007, Uniwersytet Łódzki, Łódź, str. 31–52,
- Komornicki T., 2010, *Infrastruktura transportowa dla podmiotowości Polski*, [w:] Jaka podmiotowość Polski w XXI wieku (red. J.Szomburg), Wolność i Solidarność nr 26, IBnGR, Gdańsk, s. 69–78,
- Rosik P., Komornicki T., 2009, *Natężenie ruchu na A2 na odcinku Stryków – Konotopa w 2012 i 2020 roku*, „Przegląd Komunikacyjny” 9/10, s. 44–55,
- Komornicki T., Rosik P., Stępiak M., *Analiza dostępności transportowej w poszczególnych gałęziach transportu*, ekspertyza dla Ministerstwa Infrastruktury do prac nad Strategią Rozwoju Transportu do roku 2030, s. 41.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, Biuletyn KPZK 241, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, 167 ss., Warszawa

- Komornicki T., Śleszyński P., Siłka P., Stępnik M., 2008, *Wariantowa analiza dostępności w transporcie lądowym*, [w:] *Ekspertyzy do koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*, t. II, Saganowski K., Zagrzejska-Fiedorowicz, Żuber P. (red.), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 133–334
- Komornicki T., Śleszyński P., Węclawowicz G., 2006, *O potrzebie nowej wizji rozwoju infrastruktury transportowej Polski*, „Przegląd Komunikacyjny” 6, SliTKRP, str. 13–20
- Korcelli P., Degórski M., Drzazga D., Komornicki T., Markowski T., Szlachta J., Węclawowicz G., Zaleski J., Zaucha J., 2010, *Ekspertycki projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033*, Studia KPZK, tom CXXVIII, KPZK PAN, Warszawa, ss. 170
- *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030*, 2008, Ministerstwo infrastruktury, Warszawa
- *Program budowy dróg krajowych 2011–2015*, 2011, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa
- *Raport końcowy z projektu Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów*, 2010, IGiPZ PAN, MRR
- *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334 z późn. zm.)*
- Taylor Z., 2002, *Zmiany w polskiej polityce transportowej ostatnich lat*, [w:] *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin.
- *Wieloletni program inwestycji kolejowych 2010–2013*, 2011, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa

Summary

The paper aims to present the current and potential role of transport infrastructure development in socio-economic development of Wieluń district (powiat, county). For this purpose, it discusses briefly a methodology of spatial accessibility assessment—by way of which the level of district's accessibility has been shown against the background of the whole country, as well as presenting it by means of simulation model, making use of the Multimodal Index for Transport Accessibility, that allow for evaluating the expected effect of construction of selected road routes. All these made it possible to briefly assess the transport policy currently being carried out from the point of view of inhabitants and economic entities of Wieluń district.

It has been shown that at present transport accessibility for Wieluń district can be viewed as being at relatively adequate level. However, it is not a result of infrastructure development, but only a side-effect of beneficial geographical location (in relation to demographic and economic potential). To this it can be added that this accessibility is distributed unevenly among specific directions. In particular accessibility to the capital of Lodzkie Voivodeship, and towards Warszawa, is found to be poor. The road investments being carried out at present (and especially the construction of Łódź section of expressways S8 that has just started) will undoubtedly contribute to improving the overall accessibility of the district. The time of journey from Łódź to Wrocław will be significantly reduced. Expressways S8 and S11 as well as motorway A1 should be mentioned as the most important road investments at the national level which ought to be supported by district's local authorities. A separate issue is the development of voivodeship roads (or even district roads) that could enhance access to national roads which are known to exist or to be finally completed by 2014.