

Poniatowska-Jaksch, Małgorzata

Sieć drogowa jako czynnik integrujący i dezintegrujący Mazowsze w świetle budowy płatnych autostrad i dróg ekspresowych

Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego 14, 110-117

2000

Artykuł został zdigitalizowany i 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 oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Małgorzata Poniatowska-Jaksch

Sieć drogowa jako czynnik integrujący i dezintegrujący Mazowsze w świetle budowy płatnych autostrad i dróg ekspresowych

Wstęp

Obserwowane w latach dziewięćdziesiątych zmiany w wielkości, natężeniu i kierunkach transportu w Polsce z dużą siłą ukazały niedorozwój sieci drogowej. Rosnącej motoryzacji¹ towarzyszą coraz mniejsze wydatki na poprawę nawierzchni i rozbudowę infrastruktury drogowej. W takiej sytuacji niezbędna jest realizacja budowy płatnych autostrad w Polsce i towarzyszących im dróg ekspresowych. Efekty tej tak dużej inwestycji infrastrukturalnej można rozpatrywać z punktu widzenia kraju, regionu i locoregionu. W skali makroekonomicznej nie ma wątpliwości, że realizacja tak dużej inwestycji infrastrukturalnej wiąże się z wieloma korzyściami zarówno o charakterze ekonomicznym jak i poza ekonomicznym (np. mniejsza liczba wypadków). W skali regionu czy locoregionu te efekty nie zawsze są już tak jednoznacznie pozytywnie interpretowane. Powstaje szereg pytań a najważniejsze z nich to czy realizacja planu budowy płatnych autostrad w Polsce będzie szansą wzrostu atrakcyjności lokalizacyjnej i aktywności gospodarczej, czy też stanowić będzie barierę dalszego rozwoju nowo powstałych województw i zlokalizowanych na ich terenie gmin. Od czego zależy pozytywny bądź negatywny wpływ autostrady na rozwój regionalny i lokalny? Która teza jest słuszna: „autostrada, poprzez poprawę dostępności transportowej podnosi atrakcyjność lokalizacyjną terenów przez które przebiega”, czy też “autostrady burzą harmonię przestrzenną, pogarszają warunki życia poprzez dezintegrację wielu terenów, niszczą środowisko naturalne”.

Poprawa poziomu infrastruktury drogowej a rozwój regionalny - wybrane elementy

Abstrahując od efektów, które powstają w fazie budowy autostrady, można zastanowić się nad konsekwencjami regionalnymi ujawniającymi się po oddaniu nowych dróg do eksploatacji. Z punktu widzenia przedsiębiorstw tam zlokalizowanych konsekwencje poprawy dostępności transportowej dzielimy na:

1. Według prognoz wykonanych przez Transprojekt-Warszawa w latach 2010-2025 liczba samochodów na tysiąc mieszkańców przekroczy 300 samochodów, a w dawnym województwie warszawskim osiągnie wartość 450-550.

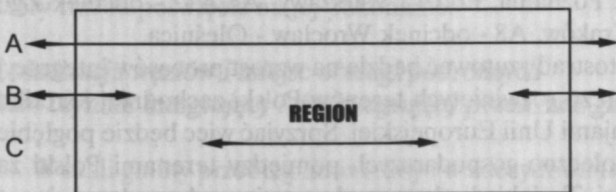
1. Obiektywne, mierzone poprzez redukcję kosztów transportu dostaw surowców, jak i wyrobów gotowych itp.,
2. Subiektywne, wynikające z poprawy atrakcyjności lokalizacyjnej regionu, która w dużej mierze uzależniona jest od tego kto, jak i w jakim celu to ocenia.

R.W.Vicerman² uważa, że właśnie ta ocena subiektywna często wpływa na funkcjonowanie firmy w dużo większym stopniu niż obiektywna. Jako przykład podaje budowę tunelu pod kanałem La Manche, który w niewielkim stopniu wpłynął na redukcję kosztów transportu. Spowodował on natomiast zmianę w postrzeganiu Wielkiej Brytanii jako kraju o dużo mniejszej izolacji gospodarczej, a zatem inną ocenę lokalizacyjną uzyskały firmy brytyjskie. Do podobnych wniosków doszli także geografowie duńscy. Ich zdaniem innowacje transportowe, niezależnie od ekonomicznej analizy, utożsamiane są z poprawą warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Z punktu widzenia małych i średnich firm jest to niejednokrotnie najważniejszy atut nowej lokalizacji, a w literaturze traktowany jest jako efekt „symboliczny”³

Jednakże z punktu widzenia regionalnego przebieg drogi, w tym także autostrady, nie oznacza automatycznie podniesienie atrakcyjności lokalizacyjnej. Według R.W.Vicermana⁴ infrastruktura transportowa może odgrywać różną rolę w rozwoju gospodarczym regionu w zależności od przebiegu. Wyróżnia trzy podstawowe typy (patrz rysunek 1).

Rysunek 1:

Trzy rodzaje oddziaływania transportu na rozwój regionalny



Źródło: R.W. Vicerman, *Other Regions' Infrastructure in a Region's Development*, in *Infrastructure and Regional Development: European Research in Regional Science*, Pion, London 1991.

Typ A przedstawia brak wpływu budowy autostrady na rozwój regionalny, typ C ukazuje, iż wystąpią z tego tytułu konsekwencje wewnątrz regio-

2 R.W.Vicerman. *Other Regions' Infrastructure in a Region's Development*. in *Infrastructure and Regional Development: European Research in Regional Science*, Pion, London 1991.

3 L.Jakobsen. *The Effects of the Fied link Across the Great Belt*: in: *Infrastructure and Regional Development: European Research in Regional Science*. Pion. London 1991.

4 R.W.Vicerman, *Other Regions' Infrastructure in a Region's Development...* op.cit.

nu. Jedynie typ **B** implikuje wzrost powiązań pomiędzy regionem a otaczającymi go bliżej i dalej położonymi terenami oraz spadek kosztów dostaw surowców i wyrobów gotowych na rynek wewnętrzny. Vlasta Dugonjić⁵ na podstawie badań jugosłowiańskich nieco odmiennie interpretuje przedstawione powyżej typy przebiegu infrastruktury transportu. Jego zdaniem, jeżeli mamy do czynienia jedynie z tranzytem, to w dłuższym okresie może doprowadzić to na danym terenie do upadku wielu dziedzin gospodarczych, a zwłaszcza działalności transportowej. Typ **C** natomiast wpływa na poprawę integracji regionu, co może odbić się pozytywnie na jego funkcjonowaniu. Powiązania regionu z terenami otaczającymi nowoczesną infrastrukturą drogową będzie implikowało wzrost gospodarczy, o ile region posiada liczne funkcje eksportowe. W praktyce rzadko kiedy w czystej postaci występuje typy **A**, **B** i **C**, lecz ich identyfikacja ułatwia badanie wpływu infrastruktury transportowej na rozwój regionalny oraz funkcjonowanie na ich terenie firm.

Planowany przebieg autostrad i dróg ekspresowych

Realizacja budowy w Polsce 2600 kilometrów płatnych autostrad do 2015 roku niestety jest już mało prawdopodobna. W takiej sytuacji Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej opracowało tzw. "wariant minimum", który zakłada budowę autostrad o łącznej długości 1529 kilometrów o następującym przebiegu: A1 - połączenie portów trójmiasta ze Śląskiem, tj. do połączenia z autostradą A4, A2 - odcinek Świecko-Warszawa (Mińsk Mazowiecki) tj. połączenie zachodniej granicy państwa (kierunek Berlin) i dużych aglomeracji: Poznania, Łodzi i Warszawy, A4/A12 - odcinek Zgorzelec (Olszyna) - Kraków, A8 - odcinek Wrocław - Oleśnica.

Taki przebieg autostrad rzutować będzie na wzrost procesów integracyjnych lepiej gospodarczo rozwiniętych terenów Polski zachodniej i środkowej oraz Polski z krajami Unii Europejskiej. Sprzyjać więc będzie pogłębieniu dysproporcji społeczno-gospodarczych pomiędzy terenami Polski zachodniej i wschodniej. To, jakie będą tego ekonomiczne konsekwencje wewnątrz regionalne uzależnione jest od szeregu dodatkowych czynników. Patrząc na przebieg planowanych autostrad i dróg ekspresowych przez tereny województwa mazowieckiego można zauważyć, że nie wszystkie duże ośrodki miejskie znajdują tego typu połączenie z Warszawą. Poza przebiegiem autostrad i dróg ekspresowych znajdują się między innymi niektóre byłe miasta wojewódzkie jak: Płock, Ciechanów czy Ostrołęka. Połączenie au-

5 V.Dugonjić. Transportation: Being Influence or an Antidote to Regional Inequality ?, Papers of the Regional Science Association, Vol.66. 1989, pp. 61-76.

tostradowe bądź drogą ekspresową z Warszawą uzyskają zaś takie miasta jak: Radom, Siedlce i inne jednostki osadnicze zlokalizowane wzdłuż tras Warszawa-Radom, Warszawa - Biała- Podlaska oraz Warszawa - Skierniewice. Nie oznacza to, że planowana sieć drogowych połączeń przebiegających przez północne tereny województwa mazowieckiego nie zakłada budowy dróg ekspresowych. Jednakże w planie ich przebiegu pominiętych jest wiele ośrodków powiatowych. W konsekwencji może to w znacznym stopniu zaważyć na dalszym rozwoju i tak borykających się z dużymi problemami gospodarczymi takich powiatów jak ciechanowski, płocki czy ostrołęcki. Poprawa poziomu sieci drogowej w regionie mazowieckim wiązać się więc będzie, tak jak i w skali kraju, zarówno z tendencjami integracyjnymi i dezintegracyjnymi. Ujawnić się one mogą w silniejszych powiązaniach ekonomicznych Warszawy z południowymi terenami regionu mazowieckiego, kosztem powiększenia dysproporcji rozwojowych pomiędzy stolicą a północnymi krańcami województwa mazowieckiego. Dysproporcje rozwojowe wystąpić mogą także wewnątrz powiatów. Zgodnie z doświadczeniami krajów zachodnio europejskich tego typu połączenia drogowe prowadzić mogą do silniejszych powiązań gospodarczo-społecznych jednostek osadniczych ze stolicą zlokalizowanych wzdłuż tych tras niż ośrodków sąsiadujących z Warszawą, lecz o gorszej dostępności drogowej. Jest to klasyczny przykład niwelacji hierarchiczności systemu osadniczego. Stąd też drogi szybkiego ruchu często przyczyniają się do integracji ośrodka węzłowego, jakim w regionie mazowieckim jest Warszawa, z terenami dość odległymi. We współczesnej gospodarce bardziej niż fizyczna odległość liczy się czas, który trzeba poświęcić na jej pokonanie.

Lokalizacja węzłów i miejsc obsługi podróżnych jako czynnik integrujący i dezintegrujący przestrzeń gmin mazowieckich

W skali gminy przebieg autostrady i w zdecydowanie mniejszym stopniu drogi ekspresowej, powoduje dwojakie konsekwencje. Z jednej strony może wywołać znaczne utrudnienia w przestrzennych powiązaniach lokalnych np. odcięcie lub wydłużenie drogi od niektórych domostw do strefy usługowej, podział gospodarstw rolnych itp. Budowa, zwłaszcza autostrady często dla społeczeństw lokalnych ujawnia się jako czynnik dezintegrujący przestrzeń gminy. Istotna jest więc lokalizacja węzłów i urządzeń obsługi ruchu. Przez węzeł rozumiemy możliwość zjazdu i wjazdu na autostradę. Sprawia to, iż wzrasta dostępność komunikacyjna znacznej części terenów peryferyjnie położonych, zwiększając w ten sposób ich atrakcyjność lokalizacyjną.

Sprzyja to integracji terenów zlokalizowanych wzdłuż ciągów autostradowych i im przyległym. Liczba węzłów na autostradzie jest uzależniona od szeregu warunków środowiskowych, ekonomicznych i względów bezpieczeństwa kierowców. Rozkład węzłów wyznacza też natężenie ruchu na jezdni głównej, a najmniejsza dopuszczalna odległość pomiędzy dwoma sąsiadującymi węzłami nie może przekroczyć 600 metrów. Wiele węzłów zaprojektowanych jest ze stacjami poboru opłat, które najczęściej zatrudniają miejscową siłę roboczą. Ponadto dla gminy istotne jest nie tylko zlokalizowanie na jej terenie miejsca obsługi podróżnych, ale najlepiej wyznaczenie na jej terytorium MOP-u (Miejsca Obsługi Podróżnych) typu III. Taki obiekt, w zależności od asortymentu usługowego, tworzy miejsca pracy dla kilkudziesięciu osób oraz przyczynia się do powiększenia wpływów budżetowych gminy.

O korzyściach i utrudnieniach związanych z budową autostrad płatnych doskonale zdają sobie sprawę władze lokalne. Powstaje jednak pytanie czy drogi takie chcą widzieć władze gminne i mieszkańcy wsi, przez które mają one przebiegać. W celu uzyskania odpowiedzi na to pytanie Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad poprosiła wojewodów, rady gminne i sejmiki samorządowe o przedstawienie opinii na temat przebiegu planowanej autostrady. Stanowiska były podzielone, w dużym stopniu uzależnione od poziomu rozwoju gospodarczego i stopnia zurbanizowania terenu.

Szczególnie dużo emocji budzi planowana autostrada A-2 na odcinku Stryków - Terespol, przebiegająca przez Warszawę. Pozytywnie nastawione do tej inwestycji są przede wszystkim gminy położone na krańcach województwa mazowieckiego jak: Wiskitki, Baranów i Jaktorów (dawne województwo skierniewickie). Są jednak wyjątki. Zdecydowanie negatywną opinię wyraziły władze Mińska Mazowieckiego. Jako główną przyczynę tego stanowiska podano wysoką bonitację gleb. Jednakże w dalszej części uzasadnienia swojej negatywnej decyzji wskazano na brak w planach lokalizacji na terenie gminy MOP-u. Powstaje więc pytanie, czy władzom gminnym faktycznie chodzi o ochronę gleb, czy chcą dodatkowych inwestycji (w tym przypadku miejsca obsługi podróżnych), które staną się źródłem dodatkowych dochodów gminy, jak i samego miasta..

Warto zaznaczyć, iż prawie wszystkie gminy wyrażające gotowość współpracy z Agencją Budowy i Eksploatacji Autostrad, wskazały na konieczność wybudowania dróg dojazdowych do odciętych przez autostradę jednostek handlowych, szkół, kościołów czy też wreszcie pól. Wiele z nich, zdając sobie sprawę, iż z punktu widzenia rozwoju lokalnego istotny jest nie przebieg

przez ich tereny autostrady a zjazdy z niej i miejsca obsługi podróżnych, proponowało zbudowanie tego typu obiektów na swoich terenach.

Oprócz gmin warszawskich (Bemowo, Bielany, Ursus, Ursynów, Wilanów, Wawer) brak akceptacji przebiegu przez swoje tereny autostrady wyraziły gminy; Stare Babice, Marki (wariant północny), Michałowice (wariant południowy). Argumenty wysuwane przez lokalne władze samorządowe przeciwko budowie autostrad na ich terenie dotyczą przede wszystkim:

1. wzrostu natężenia hałasu, zanieczyszczeń wód gleby i powietrza,
2. zagrożenia skutkami katastrof komunikacyjnych i lotniczych,
3. zagrożenia zdrowia mieszkańców przez zwielokrotnienie obecności negatywnych oddziaływań na środowisko naturalne,
4. negatywnej opinii społeczności lokalnej i wszystkich organizacji lokalnych,
5. a także dezorganizacji istniejącego układu komunikacji lokalnej.

Nadesłane do Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad opinie władz samorządowych na temat przebiegu przez ich tereny autostrady nie przesądzą o jej faktycznej trasie. Oznacza to, że powstaną one zarówno tam, gdzie mieszkańcy oczekują ich jako szansy dla dalszego rozwoju regionu, jak i tam, gdzie w odczuciu opinii spowoduje to pogorszenie warunków życia przede wszystkim poprzez pogorszenie warunków środowiskowych, jak i dezintegracji przestrzeni lokalnej.

Zróżnicowanie gospodarcze regionu a potencjalne efekty

Z punktu widzenia teorii infrastruktura pełni między innymi funkcję integracyjną i akceleracyjną. Nie ulega wątpliwości, że w wyniku budowy autostrad czy też dróg ekspresowych obie się ujawnią, lecz nie wszędzie z jednakową siłą. Będzie to zależało, jak już wcześniej zostało to stwierdzone, od przebiegu tych dróg i miejsc lokalizacji węzłów, a także od poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego terenów przez które będą one przebiegać.

Województwo mazowieckie nie tylko jest największe, najliczniejsze, ale także charakteryzuje się najwyższymi średnimi dochodami ludności, co w połączeniu z największą w Polsce liczbą pracujących powoduje, że jest to zdecydowanie największy rynek zbytu. Na podstawie obliczonej szacunkowej wielkości wytwarzanego produktu krajowego brutto według województw, region mazowiecki uplasował się na pierwszym miejscu. W 1997 roku przypadało na niego prawie 20% krajowego PKB. Jednakże jest to także region o największych dysproporcjach wewnątrz regionalnych. Na 30

polskich powiatów o najniższym potencjale rozwoju w województwie mazowieckim znajduje się aż dziewięć. Tu również najwięcej miast powiatowych nie spełnia stawianego im podstawowego kryterium tzn. liczą one mniej niż 10 tysięcy mieszkańców. W dodatku miasta te (Białobrzegi, Lipsko, Łosice, Przysucha, Zwoleń i Żuromin) znajdują się na obrzeżach województwa. Powstaje pytanie jakie konsekwencje regionalne przyniesie ze sobą zmiana dostępności transportowej w sytuacji tak dużych dysproporcji w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu. W literaturze efekty te uzależnia się od struktury gospodarczej regionów, przez które przebiega autostrada. W różnorodnych budowanych w tym celu wskaźnikach zwraca się uwagę jaką w regionie czy locoregionie rolę odgrywają działy gospodarki rozwijające się a jaką upadające. Według teorii autostrada może podnieść atrakcyjność regionu tylko wówczas, gdy w strukturze gospodarczej duży udział mają gałęzie charakteryzujące się dobrymi wynikami koniunkturalnymi. W przeciwnym razie poprawa dostępności transportowej przyczyni się do „ucieczki” ludności z tych terenów i spadku atrakcyjności lokalizacyjnej.

Według B.Linnekeera i N.Spencea nie bez znaczenia na efekty będące następstwem poprawy dostępności drogowej, jest także stopień koncentracji działalności gospodarczej. Zbyt wysoki stopień nasycenia wraz z poprawą dostępności transportowej będzie działał na niektóre firmy „wypychające”. Takie zjawisko ma szansę wystąpić w regionie mazowieckim. Budowa autostrad i dróg ekspresowych może więc przyczynić się do dekoncentracji działalności produkcyjnej Warszawy i jej najbliższych okolic. Sprzyjać to będzie integracji gospodarczej stolicy z terenami zlokalizowanymi wzdłuż ciągów autostradowych. Aby gminy mogły wykorzystać swój atut położenia, muszą jednak mieć jeszcze coś więcej do zaoferowania potencjalnym inwestorom. Ważny jest potencjał społeczno-gospodarczy locoregionu oraz prowadzona polityka lokalna. Z doświadczeń państw zachodnioeuropejskich wynika, iż budowa autostrad w procesie integracji regionalnej może wystąpić poprzez:

1. koncentrację działalności gospodarczej wzdłuż autostrad i dróg ekspresowych, zwłaszcza w pobliżu węzłów;
2. pojawienie się nowych rynków zbytu (wzrost dostępności komunikacyjnej) dla towarów i usług warszawskim, co może stymulować wzrost wymiany towarowej;
3. rozwój przemysłu zaawansowanej technologii na terenach przyautostradowych. Sprzyjać temu może wysoka jakość środowiska terenów peryferyjnych i dobra dostępność transportowa z Warszawą- silnym ośrodkiem naukowym;

4. pojawienie się nowych terenów pełniących m.in. takie funkcje jak: rekreacyjna, mieszkaniowa czy żywicielska stolicy.

Niekorzystne dla rozwoju regionu mazowieckiego konsekwencje uwidocznia się zwłaszcza na jego peryferiach. Pozbawienie nowoczesnej infrastruktury transportowej wielu słabo gospodarczo rozwiniętych terenów pogłębi i tak już występujące dysproporcje wewnątrz województwa mazowieckiego.

Zakończenie

Warunkiem członkostwa Polski w Unii Europejskiej jest między innymi dostosowanie systemu drogowego do standardów unijnych. Według wielu autorów realizacja autostrad może stać się najsilniejszym elementem zmieniającym polską przestrzeń przyrodniczą, ekonomiczną i społeczną na przełomie XX i XXI wieku⁶. Z doświadczeń państw członków Unii Europejskiej wynika, że poprawa dostępności sprzyjać będzie zarówno procesom integracyjnym, jak i dezintegracyjnym w skali kraju, regionu i locoregionu. Ze względu na bardzo silne wewnętrzne zróżnicowanie poziomu społeczno-gospodarczego województwa mazowieckiego należy oczekiwać, że obie przeciwstawne tendencje wystąpią ze zdwojoną siłą. Samo wybudowanie dróg nie wystarczy na zintegrowanie terenów nowo powstałego województwa. Integracji tego regionu towarzyszyć musi odpowiednio prowadzona polityka regionalna na szczeblu wojewódzkim, powiatowym, jak i lokalnym. W przeciwnym razie poprawa dostępności drogowej zamiast dekoncentracji działalności gospodarczej Warszawy i integracji gospodarczej jej bliższego i dalszego zaplecza przyniesie ze sobą odpływ ludności z terenów peryferyjnych i powolne zanikanie aktywności gospodarczej na tych terenach.

6 W.Suchorzewski. Krajowy system transportu i jego wpływ na system osadniczy, w: Podstawowe węzły układu osadniczego pod red. A.Stasiaka. „Biuletyn KPZK PAN”, Warszawa 1994, z. 167.