

Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020

Termin: 2017-06-26 - 2017-12-31

Kierownik: [Tomasz Komornicki](#)

Wykonawcy: [Sławomir Goliszek](#), [Tomasz Komornicki](#), Wojciech Pomianowski, [Piotr Rosik](#), Marcin Stepniak

Instytucja zamawiająca: Ministerstwo Rozwoju

Numer projektu: DSR/BDG-II/POPT/79/17

(projekt inny)

Celem głównym badania była weryfikacja i oszacowanie wskaźników dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020. W celu osiągnięcia celu głównego określono do wykonania następujące zadania częściowe:

1. Pozyskanie i opracowanie danych do zaktualizowanej listy inwestycji infrastrukturalnych, potrzebnych do wykonania pomiaru wskaźników, aktualizacji wartości prognozowanej i docelowej wskaźnika oraz obliczenie wkładu interwencji z funduszy unijnych perspektywy 2014-2020 (efekt netto) w realizację ww. inwestycji.
2. Wykonanie aktualizacji i nowych pomiarów wskaźników na lata: 2014, 2015, 2016, 2017, aktualizacja prognozy wskaźnika na rok 2023. Wykonanie ww. pomiarów i prognozy zarówno dla wskaźnika syntetycznego jak i w podziale na transport osobowy i towarowy, z wyszczególnieniem drogowej, kolejowej, lotniczej, wodno-śródlądowej dostępności transportowej.
3. Wykonanie map przedstawiających wyniki pomiarów i prognoz wskaźników.
4. Ocena efektów społeczno-gospodarczych osiągniętych wskaźników; kierunku i rozmiaru zmian oraz wskazanie obszarów deficytowych w dostępności transportowej kraju, regionów i głównych ośrodków gospodarczych.

Projekt był kontynuacją wcześniejszych prac nad wskaźnikiem WMDT realizowanych na potrzeby Ministerstwa.

Wykazano m.in., że:

1. W okresie 2014-2023 głównym beneficjentem wzrostu dostępności drogowej (WDDT i WDDTZ) i lotniczej (WLDT) w ujęciu względnym będzie dotychczas relatywnie gorzej dostępna Polska Wschodnia. Największym beneficjentem okresu programowania 2014-2020 będzie Makroregion Polski Wschodniej, w tym w szczególności województwo podlaskie.
2. Założona interwencja z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej będzie wypełniać podstawowe cele zwiększenia spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej. Jednocześnie domykana będzie wewnętrzna integracja policentrycznego systemu osadniczego Polski (powiązania ośrodków regionalnych), która była jednym z celów KPZK 2030. W transporcie kolejowym(WKDT) efekt poprawy dostępności będzie miał charakter bardziej wyspowy i będzie dotyczył w zasadzie całego kraju, choć w mniejszym stopniu Polski zachodniej, w tym obszarów granicznych. Na początku obecnego okresu programowania efekty zmian były przede wszystkim konsekwencją „nadganiań” dostępności drogowej, jednak w latach 2020-2023 (koniec okresu programowania) wiele inwestycji będzie realizowanych w celu wyrównywania nierówności regionalnych (m.in. na obszarach przygranicznych).
3. Polska przechodzi stopniowo do tej fazy rozwoju, w której niektóre regiony stają się nasycone nowoczesną infrastrukturą transportową (zwłaszcza drogową i lotniczą). Dotyczy to przede wszystkim zachodnich i południowych części kraju. Na tych terenach kolejne inwestycje drogowe dają już zauważalnie mniejsze efekty w zakresie poprawy dostępności, aczkolwiek kluczowe mogą po 2023 r. stać się łączniki pomiędzy istniejącymi odcinkami dróg wyższych klas zamykające sieć w sposób kompletny. Z powyższych względów rozkład przewidywanych zmian dostępności staje

się lepszą przesłanką do podejmowania dalszych decyzji inwestycyjnych niż był w poprzedniej perspektywie finansowej (ogólnie słaba dostępność w całym kraju uzasadniała każde działanie).

4.

Oczekiwane zmiany dostępności są dowodem na postępującą realizację idei sieci metropolii, zawartej w dokumencie KPZK2030. Zgodnie z zapisami dokumentu (a także jego wersji eksperckiej; Korcelli in. 2010) pierwotny układ sześciokątny (Warszawa-Gdańsk-Poznań-Wrocław-Katowice-Kraków-Warszawa) miał się, wraz z rozwojem infrastruktury, rozwijać w kierunku potencjalnych metropolii Lublina, Rzeszowa, Białegostoku i Szczecina. W przypadku zrealizowania wszystkich przewidzianych inwestycji drogowych i kolejowych w roku 2023 (a więc na 7 lat przed docelowym horyzontem Koncepcji) nastąpi faktyczne rozszerzenie układu metropolitalnego o Lublin i Rzeszów. Powiązanie Białegostoku oraz Szczecina z resztą kraju także będzie znacznie lepsze, ale zwłaszcza w drugim przypadku trudno jest mówić o pełnej integracji przestrzennej. Strefa najgorszej dostępności w kraju wyraźnie przesunie się z krańców północno-wschodnich do północno-zachodnich Polski.

5. Sieć metropolii w roku 2023 będzie o wiele lepiej uformowana, jeżeli oceniać ją będziemy za pomocą wskaźników dostępności pasażerskiej, niż towarowej. W tym kontekście badania potwierdzają istnienie rozbieżności pomiędzy policentryzmem osadniczym i gospodarczym Polski. Polska (obok Niemiec i Włoch) uważana jest za wzorzec policentrycznej struktury przestrzennej. Jej prawdziwe wykorzystanie zapewnia infrastruktura, a zarazem dobra dostępność przestrzenna (ułatwiona równomiernym rozkładem atrakcyjnych celów podróży). W rzeczywistości policentryczny jest nadal rozkład ludności, ale już w daleko mniejszym stopniu miejsca wytwarzania Produktu Narodowego. Istniejąca dychotomia, której wyrazem są odmienne rozkłady obu wskaźników WDDT i WKDT, może być traktowana jako prognoza przyszłych ruchów migracyjnych (podążanie siły roboczej za PKB przekładającym się na wyższe wynagrodzenia). Inwestycje drogowe i kolejowe trzeba w tym kontekście traktować jako próbę interwencji państwa wstrzymującą te potencjalne procesy.

Publikacje

Monografie, raporty

- Komornicki Tomasz, Rosik Piotr, *Stepniak Marcin*, Goliszek Sławomir, Kowalczyk Karol: [Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020 \(aktualizacja\)](#). Warszawa: Ministerstwo Rozwoju, 2017 - 110 s.