

Jacek Brdulak, Piotr Pawlak

## Infrastrukturalne bariery rozwojowe regionów problemowych

JEL: O18, P25. DOI: 10.24136/atest.2018.336.

Data zgłoszenia: 21.08.2018. Data akceptacji: 05.10.2018.

*W artykule omówiona została kwestia infrastrukturalnych barier rozwojowych regionów problemowych. W przypadku tego typu regionów może dochodzić do zjawiska degradacji oraz jego izolacji, co może być spowodowane niewystarczającym zapleczem infrastrukturalnym. W chwili obecnej, najistotniejszym elementem infrastruktury, który może zaktywizować regiony problemowe jest infrastruktura drogowa. W artykule przedstawiono m.in.: kwestie peryferyjności regionów, opisano działania mające na celu niwelowanie barier wzrostu rozwoju lokalnego, jak również podano 4 przykłady drogowych barier infrastrukturalnych.*

**Słowa kluczowe:** infrastruktura, region, rozwój regionalny.

### Wstęp

Polska obecnie znajduje się w stadium intensywnego rozwoju infrastrukturalnego. Wynika to z faktu, iż w porównaniu z rozwiniętymi krajami Unii Europejskiej trzeba nadrabiać różnice rozwojowe, które były spowodowane licznymi czynnikami, zarówno historycznymi jak i gospodarczymi. Lata zaniedbań infrastrukturalnych, przede wszystkim w aspekcie dróg, najmocniej uwidaczniają się w obecnej sytuacji. Historycznie różnice zaczęły się mocno wypuklać w XVIII wieku, gdy proces industrializacji objął zaledwie część ziem polskich będących w owym czasie pod zaborem pruskim, pozostałe polskie ziemie: zaboru austriackiego i rosyjskiego zostały zaniedbane, będąc ówczesnymi peryferiami tych krajów. Geograficznie Polska znajduje się w centrum Europy i zawsze do niej należała, jednak cywilizacja zachodnioeuropejska inaczej określa Europę, kierując się subiektywną oceną „europejskości” kraju czy narodu [4]. Niestety biorąc pod uwagę stan infrastruktury transportowej i tak ogromne nakłady jakie w ostatnich latach były przeznaczane na nadrobienie zaległości [2, s. 52 - 54], można stwierdzić, że w tej chwili infrastruktura jest jeszcze często barierą rozwojową, zwłaszcza regionów problemowych, a proces intensywnych inwestycji w tym zakresie będzie trwał jeszcze latami.

### 1. Regiony zagrożone degradacją

#### 1.1. Różnorodność a degradacja regionów peryferyjnych

Różnorodność gospodarcza oraz niejednakowe tempo rozwoju jest rzeczą naturalną, nie ma bowiem na świecie państwa, które w każdym jego zakątku rozwija się równomiernie, a warunki są identyczne dla wszystkich jego regionów. Jednak nadmierne dysproporcje pomiędzy regionami są zjawiskiem negatywnym, które może wręcz prowadzić do degradacji i pogłębienia peryferyzacji słabiej rozwiniętych regionów. Zasady zrównoważonego rozwoju mają tego typu zjawiskom przeciwdziałać. Nie można doprowadzać do pogłębienia się różnic, które skutkują wykluczeniem społecznym, zubożeniem społeczności czy o wiele wolniejszym tempem rozwoju [10].

Niestety okres transformacji ustrojowej przyniósł słabszym regionom Polski bolesne społecznie przemiany strukturalne, związane przede wszystkim z deindustrializacją miast, niewielkim zaangażowaniem i wsparciem pomocowym (inwestycyjnym) decydentów centralnych. Na zaistniałą sytuację nie wpływa dobrze również „teoria metropolizacji”, zgodnie z którą ograniczone środki należy alokować w miejscach koncentracji życia społeczno-gospodarczego, jakimi są

obszary metropolitarne, ponieważ efektywność takiej alokacji jest większa niż w przypadku obszarów problemowych czy peryferyjnych. Region problemowy to obszar słaby gospodarczo, często odizolowany przestrzennie za sprawą słabej infrastruktury transportowej, zagrożony degradacją społeczno-gospodarczą. W przypadku tak postawionej teorii nie wzięto pod uwagę sytuacji, w której często w regionach już rozwiniętych, zainwestowane środki osiągają gorszy efekt niż w regionach słabszych. Regiony te potrzebują szeregu inwestycji m.in. infrastrukturalnych, które równocześnie będą wpływały na coraz lepszą sytuację i wizerunek regionu, dzięki czemu można łatwiej przyciągnąć inwestorów lub zachęcić zlokalizowane tam firmy do rozwoju [7].

Zagadnienie peryferyjności jest złożone i z uwagi na swoją wieloznaczność wymaga przybliżenia. Niektóre regiony wschodniej i północnej Polski nie powinny być traktowane jako peryferyjne w odniesieniu do hipotetycznego rdzenia rozwojowego Polski [12, s. 11]. Kryteria peryferyjności związane są zwykle z trzema następującymi kategoriami [13]:

- ♦ dystansem komunikacyjnym,
- ♦ odmiennością społeczno-kulturową,
- ♦ wtórnością, czyli uzależnieniem od interesów rdzenia (centrum).

Oprócz Polski, przykładami wpływu dystansu komunikacyjnego na różnice rozwojowe i znaczenie odległości od rdzenia europejskiego mogą być nawet takie kraje jak Niemcy (wschodnie i zachodnie), Hiszpania (północ i południe), jak również Włochy (północ i południe). Dlatego w przypadku regionów peryferyjnych, zwłaszcza Polski Wschodniej, biorąc pod uwagę liczne czynniki i negatywne zjawiska związane z położeniem tego regionu, występują one częściej i intensywniej w naszym kraju, aniżeli w innych krajach Unii Europejskiej. Polska Wschodnia jest położona zdecydowanie dalej od zachodniej granicy i do tego dysponuje złą infrastrukturą transportową, a wejście do Unii Europejskiej wiązało się dla niej z większą izolacją od wschodnich rynków zbytu. Po przystąpieniu do strefy Schengen nastąpił spadek wzrostu gospodarczego na wschodzie kraju, ponieważ *de facto* wschodnią granicę zamknięto, a granice z innymi państwami członkowskim zostały otwarte, co umożliwiło swobodniejszy przepływ ludzi i towarów oraz ułatwiło współpracę z tymi krajami. Istnieje wiele błędnych opinii, że niedorozwój czy słabszy rozwój Polski wschodniej wynika z problemów mentalnych czy kulturowych. Nie jest to prawdą, a strukturalne uzasadnienie problemów jest pomijane. Analizując te kwestie można stwierdzić, iż strategią dostosowawczą w ostatnich latach była migracja, szczególnie duża z tamtych rejonów. Wszystkie negatywne strukturalne efekty, które dotyczą całego kraju, tam zadziały najsilniej. Dlatego mamy do czynienia często z migracją ekonomiczną, a za mniejszą gospodarczą efektywnością nie stoją jakiegokolwiek czynniki kulturowe [4].

Obecnie sytuacja ta może się zacząć zmieniać, ponieważ na zachodzie kraju dochodzi do sytuacji, w której brakuje pracowników, a firmy myślą o przenoszeniu swoich oddziałów w regiony mniej rozwinięte, gdzie występują większe zasoby ludzkie, które by mogły stanowić odpowiedni kapitał pracy. Jednak decyzje te podejmowane są także z naciskiem na uwarunkowania infrastrukturalne. Wybierane są lokalizacje, które jeżeli nie obecnie to w przyszłości zagwarantują odpowiednie połączenie transportowe, najlepiej łączące przedsiębiorstwo z dużymi rynkami zbytu. Takim przykładem jest lokowanie się przedsiębiorstw w okolicach Ostródy, gdzie nie ma tak dużego

problemu z siłą roboczą, a w przyszłości miejsce to będzie bardzo dobrze drogowo skomunikowane z Warszawą, Trójmiastem i oczywiście Olsztynem.

Ze względu na niedorozwój funkcji i brak odpowiedniej jakości powiązań transportowych obszary peryferyjne są w małym stopniu zintegrowane przestrzennie z Polską Centralną i jej obszarami metropolitalnymi oraz z ośrodkami zagranicznymi, położonymi w środkowej i zachodniej Europie [1]. Bariery rozwoju jest wybrzeże morskie oraz granica z Białorusią, Ukrainą i Rosją, której potencjał, z powodów politycznych i różnic w funkcjonowaniu systemów prawn-administracyjnych, nie jest wykorzystywany gospodarczo. Największe miasta tych regionów są za słabe, aby znacznie oddziaływać na procesy rozwojowe całego obszaru i poszczególnych województw. W wielu powiatach występuje także niska jakość i dostępność do usług publicznych, co pogarsza perspektywy rozwojowe ich mieszkańców. Z drugiej strony regiony te cechuje wysoka jakość środowiska przyrodniczego, definiująca ich potencjał turystyczny nie w pełni wykorzystywany na większą skalę. Regiony te mają liczne obszary chronione, w tym największe i jedne z najbardziej cennych przyrodniczo parki narodowe. Jednocześnie konieczność ochrony środowiska naturalnego powoduje trudności w rozwiązywaniu problemów dotyczących niekorzystnej sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej. Obszary przygraniczne położone wzdłuż zewnętrznej granicy UE otrzymują większe – w porównaniu z obszarami położonymi wzdłuż granicy wewnętrznej UE – wsparcie, ponieważ należą jednocześnie do najbardziej zagrożonych obszarów, położonych peryferyjnie w stosunku do centrów rozwojowych Polski. Dzięki tym działaniom nastąpi wzrost znaczenia ośrodków regionalnych położonych w Polsce Wschodniej w pobliżu zewnętrznej granicy UE, takich jak Lublin, Białystok, Olsztyn, Rzeszów. Przyczyni się to do poszerzenia zakresu możliwości tych obszarów intensyfikując procesy rozprzestrzeniania się czynników rozwoju na obszary przygraniczne. Innym ważnym warunkiem rozwoju jest zwiększenie dostępności transportowej obszarów przygranicznych do centrum kraju oraz dostępności zza granicy. Aby dążyć do wyrównania szans należy wzmacniać ośrodki subregionalne i lokalne w obszarach przygranicznych zlokalizowanych w pobliżu zewnętrznej granicy z UE przez [12]:

- ♦ rozprzestrzenianie się czynników rozwoju z głównych ośrodków regionalnych do miast subregionalnych, takich jak m.in.: Elbląg, Ełk, Koszalin, Kołobrzeg, Suwałki, Biała Podlaska, Chełm, Zamość, Przemysł, przez zwiększenie dostępu do usług publicznych średniego i wyższego rzędu, zwłaszcza w zakresie edukacji i ochrony zdrowia,
- ♦ aktywizację i wsparcie działań związanych z nowymi inwestycjami gospodarczymi,
- ♦ lokowanie w tych regionach ważnych instytucji zajmujących się transgraniczną współpracą bilateralną i europejską,
- ♦ specjalizację szkolnictwa średniego i wyższego w dziedzinach komplementarnych do rozwoju krajów sąsiadujących,
- ♦ realizację wspólnych projektów twardych i miękkich w zakresie kultury i rozwoju turystyki uzdrowiskowej oraz wypoczynkowej.

Rozwijanie współpracy miast bliźniaczych zlokalizowanych w pobliżu granicy zewnętrznej może być bardzo ważnym elementem współpracy przygranicznej, przyczyniającej się do rozwoju tych obszarów. Współpraca ta powinna dotyczyć koordynacji działań w zakresie komplementarności usług publicznych podstawowych i specjalistycznych oferowanych po obu stronach granicy. Dodatkowo zostaną wprowadzone niezbędne zmiany w prawie krajowym, zgodne z regulacjami UE, rozwiązujące zmianę procedur administracyjnych upraszczających przekraczanie granicy i poprawiających jej przenikalność.

W artykule autorzy skupiają się przede wszystkim na wspomnianym wcześniej dystansie komunikacyjnym. Jedną z barier dla słab-

szych regionów jest infrastruktura transportowa, a w naszej specyficznej polskiej sytuacji, przede wszystkim infrastruktura drogowa. W pierwszej kolejności powinien powstać szkielet podstawowej sieci dróg magistralnych w standardzie autostrad. Kolejno lub najlepiej równolegle powinny powstawać obwodnice miast oraz modernizowane drogi wojewódzkie, które stanowią w regionach odizolowanych rolę dróg magistralnych. Infrastruktura drogowa jest warunkiem koniecznym choć nie jedynym rozwoju regionu. Nadal pomimo efektu globalizacji, wirtualizacji wielu procesów itd., twarde czynniki lokalizacji są jednymi z najważniejszych [1, 7].

Podsumowując, należy przeciwdziałać peryferyzacji regionów problemowych, która jest obecnie spowodowana przede wszystkim rozbieżnościami strukturalnymi. Trzeba zadbać o odpowiednią infrastrukturę drogową, ponieważ w warunkach dobrego skomunikowania problem peryferii nie będzie tak istotny i systematycznie będzie malał.

## 1.2. Bariery wzrostu rozwoju lokalnego

Obecnie można wyróżnić kilka regionów, które poprzez brak inwestycji infrastrukturalnych mogą być zagrożone zjawiskiem izolacji. Na tę sytuację wpływa stan infrastruktury, kwalifikacje kapitału ludzkiego, struktura społeczna regionu czy gałęziowa struktura gospodarki lokalnej. Podstawowym celem polityki rozwoju powinno być jak najefektywniejsze wykorzystanie tych zasobów

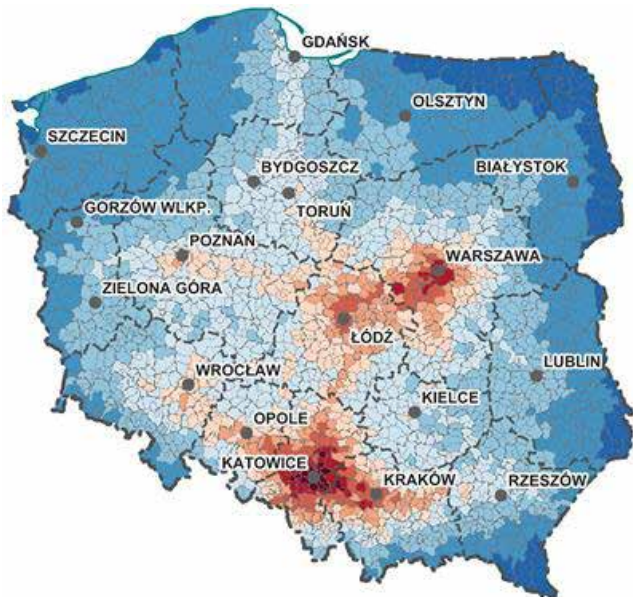
Dlatego tak ważne jest usuwanie wewnętrznych barier wzrostu w rozwoju lokalnym. Próby uporządkowania cech rozwoju lokalnego pozwoliły wyodrębnić tzw. „twarde” i „miękkie” czynniki rozwoju [9]. Twarde czynniki są możliwe do określenia i zmierzenia, są to m.in.:

- ♦ położenie geograficzne danego regionu, jego cechy topograficzne,
- ♦ dostęp do odpowiedniej jakości edukacji, kultury, ochrony zdrowia, infrastruktury informacyjnej, prawnej, administracyjnej i in.,
- ♦ usytuowanie regionu w krajowej i międzynarodowej sieci transportowej, jak również w obszarze sieci nowoczesnej łączności,
- ♦ odpowiednie umiejscowienie dające możliwość powiązania z zewnętrznymi sieciami usług infrastruktury energetycznej i ciepłowniczej,
- ♦ struktura branżowa, czyli wielkość i typ własności podmiotów gospodarczych.
- ♦ wielkość, jakość i różnorodność kapitału ludzkiego w aspekcie struktury i potrzeb rynku pracy,

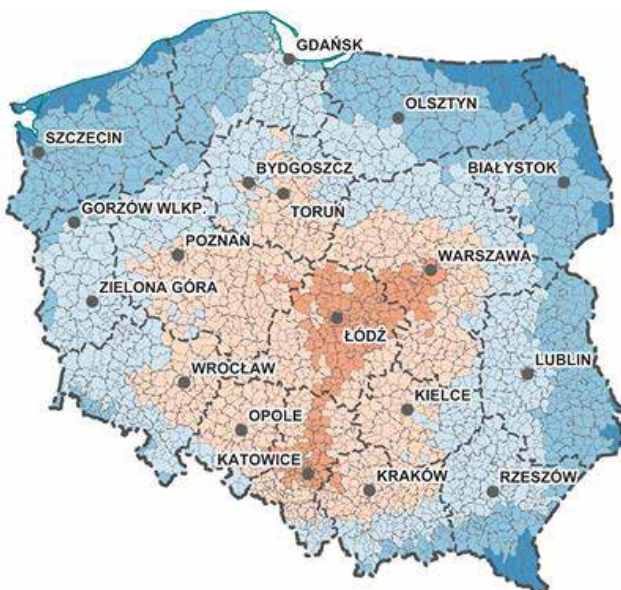
Określane jako „miękkie” czynniki są trudno mierzalne, a zaliczają się do nich m.in.:

- ♦ innowacyjność i kreatywność kapitału ludzkiego zgromadzonego wśród społeczności lokalnej,
- ♦ pozytywny klimat dla przedsiębiorczości poparty udziałem obywateli w działalności publicznej,
- ♦ odpowiednia jakość środowiska naturalnego człowieka, jak również przyrody,
- ♦ wielość korzystnych działań w dziedzinie kultury,
- ♦ identyfikacja mieszkańców z regionem, w którym mieszkają, przesłanki kulturowe, tradycja historyczna czy aspiracje rozwojowe,
- ♦ usługi rekreacyjno-wypoczynkowe dostępne w danym regionie.

Cel artykułu jest nakierunkowany przede wszystkim na infrastrukturę drogową. Aby dokonać tego typu analizy należy zaznaczyć, iż działalność transportowa jest realizowana w określonym układzie [14]. Przedsiębiorstwa transportowe (przewoźnik, operator logistyczny, spedytor, przeładowca) w ramach swojej działalności korzystają z tzw. technicznych elementów transportu, tj. środków transportu (samochodów, pociągów, samolotów, statków, barek rzecznych) oraz infrastruktury liniowej (dróg przeznaczonych dla transportu samochodowego, linii kolejowych, kanałów morskich, korytarzy powietrznych itp.), jak również infrastruktury punktowej transportu (przystanków



Rys. 1. Dostępność krajowa podróże krótkie, do 30 min w 2013 r. [16]



Rys. 2. Dostępność krajowa podróże długie, do 90 min [16]

autobusowych, portów morskich i rzecznych, stacji kolejowych, lotnisk czy punktów przeładunkowych, np. centrów logistycznych). Z drugiej strony mamy użytkownika transportu, który przekazuje tym przedsiębiorstwom ładunek (oczywiście użytkownik może sam być przedmiotem przewozu m.in. jako pasażer). Taki układ odnosi się do wszystkich gałęzi transportu, które tworzą na obszarze państwa system transportowy. Wszystkie gałęzi i rodzaje transportu składają się na całość tworząc realną sferę gospodarowania, a niedorozwój niektórych elementów powodują tworzenie się barier [11, s. 68-72].

Przedstawione rysunki nr 1 i 2 przedstawiają dostępność krajową dla podróży krótkich i długich. Analizując te grafiki od razu widać regiony słabiej wyposażone w infrastrukturę drogową. Brak odpowiednio rozwiniętej infrastruktury, zarówno jakościowo jak i ilościowo, tworzy bariery rozwojowe tych regionów i może kształtować ich peryferyjną rolę.

Oprócz budowy infrastruktury, jedną z metod przewycięzania tych barier może być wykorzystanie transportu inter lub multimodalnego,

kiedy towary są przewożone różnymi gałęziami transportu. Jednak po pierwsze musi to być opłacalne [3], a po drugie region musi być wyposażony w odpowiednią infrastrukturę różnych gałęzi transportu, a dla przykładu kwestie linii kolejowych na wschodzie województwa lubelskiego są delikatnie mówiąc, drażniące.

Prawidłowy rozwój systemu transportowego należy do podstawowych uwarunkowań rozwoju społeczno-gospodarczego. Jak widać najgorzej sytuacja prezentują się we wschodniej oraz północno zachodniej Polsce. W drugim rozdziale podane zostaną krótkie przykłady konkretnych barier infrastrukturalnych wpływających na ww. regiony.

## 2. Przykłady barier infrastrukturalnych w kontekście dróg magistralnych

W prezentowanym rozdziale przedstawione zostaną przykłady barier infrastrukturalnych na konkretnych ciągach dróg magistralnych [8, 15].

### 2.1. Autostrada A2 – odcinki na wschód od Warszawy

Odkładana w czasie budowa odcinków autostrady A2 na wschód od Warszawy mogłaby zakończyć problemy użytkowników tej drogi (samochody osobowe i ciężarowe), związane z zakorkowaniem tej trasy. Jest to droga bardzo istotna dla ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych jadących ze wschodu na zachód Europy i odwrotnie. Budowa autostrady na odcinku Mińsk Mazowiecki–Siedlce zdecydowanie usprawni ruch, ograniczy korki, zmniejszy hałas [6]. Niestety brak tego odcinka autostrady jest barierą w rozwoju Polski wschodniej, w tym miasta Siedlce, leżącego w pasie oddziaływania Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Nr II. Według planów odcinek ten zostanie wybudowany w całości prawdopodobnie dopiero w roku 2024. Tymczasem odcinek Mińsk Mazowiecki–Siedlce jest niezwykle ważny dla rozwoju całego regionu wschodniego Mazowsza i Południowego Podlasia.

### 2.2. Droga krajowa nr 17 – połączenie Warszawa–Lublin

Budowa odcinka magistrali autostradowej S 17 na wysokości gminy Kołbiel jest niezbędna w celu likwidacji niezwykle uciążliwego „wąskiego gardła” na szosie lubelskiej, łączącej Warszawę z Lublinem. Utrudnieniem jest dotychczasowe skrzyżowanie DK 17 z obciążoną ciężkim ruchem ciężarowym, daleką obwodnicą Warszawy DK 50. Przez te utrudnienia podróż pomiędzy stołeczną Warszawą i spełniającym regionalne funkcje metropolitarne Lublinem zabiera niekiedy 4–5 godzin. Przez takie miejsca na sieci drogowej, w pewnym oddaleniu od Obszaru Metropolitarne Warszawy (OMW), potwierdza się opinia reprezentantów nauk przestrzennych, że stolica stała się infrastrukturalną barierą rozwojową wschodniej Polski. Znaczenie rozwojowe niewielkiego odcinka przebudowywanej DK 17 o długości 8,7 km należy rozpatrywać przede wszystkim w kategoriach ponadregionalnych, sieciowych, gdy chodzi o kompletność i jakość infrastruktury drogowej. Powstanie magistrali autostradowej S 17 między Warszawą i Lublinem należy do najważniejszych zadań infrastrukturalnych, zapobiegających pogłębianiu dysproporcji rozwojowych między Polską Wschodnią a regionami centralnymi i zachodnimi [8].

### 2.3. Droga krajowa nr 6 i 11

Droga krajowa nr 6 i 11. Pierwszy odcinek połączenia Kołobrzeg – Koszalin–Niedalino ma stanowić w przyszłości droga S 6, magistrala o parametrach autostradowych Kołobrzeg – Koszalin, trasowana poniżej obecnej DK 11. Głównym beneficjentem rozwojowym tej inwestycji będzie miasto Kołobrzeg, które przeżywa obecnie dobry okres rozwojowy. Zrewitalizowana została stara baza wczasowo-sanatoryjna, rozbudowano infrastrukturę leczniczą, rehabilitacyjną, odnowy

biologicznej, spa. Powstały nowe domy uzdrowiskowe, hotele, pensjonaty. Miasto stało się atrakcyjne dla prywatnych inwestorów [5]. W kategoriach przestrzennych Kołobrzeg stał się prawdziwym biegunem wzrostu na Środkowym Wybrzeżu. Niestety istniejącej drogi nie można poważnie rozbudować ze względu na linię kolejową i wybrzeże morskie. Stąd konieczność budowy S 6 przy jednoczesnym zachowaniu funkcji lokalnych DK 11. Problemem rozwojowym Kołobrzegu jest brak dobrego skomunikowania z wnętrzem kraju i zagranicą. Trudno jest do miasta dopłynąć promem morskim z uwagi na parametry niewielkiego portu bałtyckiego. Można będzie w przyszłości dojechać ze Szczecina i Świnoujścia drogą autostradową S 6, ale musi ona najpierw powstać. Połączenia kolejowe są słabe jakościowo. Dojazd samochodem osobowym z Trójmiasta, Warszawy, Poznania należy oceniać w kategoriach wyprawy przez Pojezierze Pomorskie. Stąd też powstało duże zainteresowanie władz Kołobrzegu budową S6, S11 oraz reaktywacją lotniska w Zegrzu Pomorskim dla małych i średnich samolotów. Korytarz komunikacyjny (S 6, DK 11, linia kolejowa) poprawi konkurencyjność inwestorów miejscowych w stosunku do obywateli Poznania, Trójmiasta, Szczecina czy Warszawy. Drugi odcinek opisywanej drogi, czyli przyszłe S 11 ma objąć szerokim łukiem zurbanizowane obszary na południe od Koszalina z lotniskiem w Zegrzu Pomorskim obok Niedalina. Budowę tego połączenia samochodowego należy rozpatrywać głównie w kontekście przecięcia południkowego Pojezierza Pomorskiego dobrą drogą autostradową z obwodnicą przemysłowej Piły i połączenia wybrzeża z aglomeracją poznańską i autostradą A2. Dojazd samochodem z Warszawy do Koszalina i Kołobrzegu, mimo że po trójkacie, nie najkrótszą trasą, uległby 3-4 krotnemu skróceniu. Oznaczałoby to poważne oszczędności kosztów ruchu na wykorzystywanych drogach i niwelowanie barier rozwojowych [8].

#### 2.4. Droga krajowa nr 61 – bariera w Obszarze Metropolitalnym Warszawy

Ostatnim prezentowanym odcinkiem jest ciekawy przykład nie z regionu problemowego, a z regionu Obszaru Metropolitalnego Warszawy. Niewielki odcinek DK 61 między Legionowem i Zegrzem Południowym stanowi ważny, ale lokalny odpowiednik innych „wąskich gardeł” drogowych. Obecnie ten odcinek charakteryzuje się stanem katastrofy kongestyjnej w ruchu [15]. Ciągłe odkładanie tej inwestycji pogarsza jedynie sytuację użytkowników tej drogi oraz warunki funkcjonowania społeczności lokalnej. Przeprowadzone badania wskazują, że usunięcie omawianej bariery rozwoju przestrzennego wywoła inwestycje mieszkaniowe rzędu 150 mln zł rocznie w sferze ciężenia do DK 61. Zwiększą się wpływy z turystyki w rejonie Zalewu Zegrzyńskiego, zahamowana zostanie ucieczka przedsiębiorców lokalnych do Legionowa i północnej Warszawy. Efekty ekonomiczne poprawiającego się rynku przy DK 61 ulegną istotnemu wzmocnieniu. Do tego wybudowana już obwodnica Serocka w ciągu DK 61 wpłynęła na wzrastającą mobilność mieszkańców tego miasta i gmin ościennych, co przekłada się na wzrost liczby mieszkańców miasta i spadek bezrobocia w regionie. Przesadą byłoby twierdzić, że jest to zasługą wyłącznie usunięcia bariery infrastrukturalnej w mieście, ale budowa obwodnicy stała się ważnym komponentem tych procesów.

#### Podsumowanie

Kilka zaprezentowanych przykładów pokazują jak istotne jest usunięcie oraz niwelowanie infrastrukturalnych barier rozwojowych. Ze względu na czynniki historyczne, geograficzne oraz powierzchnię Polski, najlepszą metodą polepszania dostępności regionów problemowych jest obecnie rozbudowa infrastruktury drogowej, a w przyszłości jej uzupełnianie.

#### Bibliografia:

1. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., *Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2014.
2. Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Gis W., Waśkiewicz J., Balke I., Pawlak P., *Polski transport samochodowy ładunków*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2016.
3. Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J., *Koszty w transporcie samochodowym*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2011.
4. Brdulak J., Pawlak P., *Infrastruktura transportowa w rozwoju obszarów rdzeniowych i peryferyjnych na przykładzie Polski Wschodniej*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 6.
5. Brdulak J., Pawlak P., *Przedsiębiorstwo w rachunku ekonomicznym skutków inwestycji drogowych*, *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*, 2017, nr 1.
6. Brdulak J., Pawlak P., *Rachunek ekonomiczny w praktyce inwestycji drogowych*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2016, nr 6.
7. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., *Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów*, „Logistyka” 2014, nr 3.
8. Brdulak J. (kier.), Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., Florczak E., *Raport końcowy do umowy nr DSR/BDG-II/POPT/100/17 pt. Analiza wpływu zbudowanej infrastruktury drogowej na poziom aktywności ekonomicznej w otaczających jednostkach terytorialnych*, Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Warszawa 2017.
9. Fierla I., *Lokalizacja przemysłu*, PWE, Warszawa 1987.
10. Komornicki T. z zesp., *Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów (w ramach ewaluacji ex post NPR 2004–2006)*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
11. Kornai J., *Anti-Equilibrium*, PWN, Warszawa 1973.
12. Miszcuk A., *Uwarunkowania peryferyjności regionu przygranicznego*, Norbertinum, Lublin 2013.
13. Olechnicka A., *Regiony peryferyjne w gospodarce informacyjnej*, Wyd. Naukowe „Scholar”, Warszawa 2004.
14. Tarski I., *Koordinacja transportu*, PWE, Warszawa 1968.
15. Wilk T., Pawlak P., *Kongestia transportowa*, „Logistyka” 2014, nr 6.
16. www.igipz.pan.pl, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polskiej Akademii Nauk.
17. Ziółkowska K., Dyr. T., *Rozwój infrastruktury ekonomicznej jako czynnik konkurencyjności regionów*, Spatium, Radom 2017.

#### Infrastructure barriers, in the development aspect of the problematic regions

*Paper discusses the issue of infrastructure barriers of the development of regions. In the case of this type of regions, there may be a phenomenon of degradation and its isolation, which may be caused by insufficient infrastructural base. At present, the most important element of infrastructure that can activate problematic regions is road infrastructure. The article presents, among others, the issues of peripherality of regions, describes activities aimed at eliminating barriers to the growth of local development, as well as four examples of road infrastructural barriers was described.*

**Keywords:** infrastructure, region, regional development.

#### Autorzy:

prof. dr hab. **Jacek Brdulak** – Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, Katedra Geografii Ekonomicznej mgr **Piotr Pawlak** – Instytut Transportu Samochodowego