

GEPOLITYKA AUTOSTRAD

Mariusz FALKOWSKI*

* *Institut Dowodzenia, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych*
e-mail: m.falkowski@wso.wroc.pl

Artykuł wpłynął do redakcji 05.01.2012 r. Zweryfikowaną i poprawioną wersję po recenzjach i korekcie otrzymano

Autor artykułu przedstawił analizę geopolityczną istniejącego przebiegu sieci autostrad na obszarze naszego kraju. Tekst zawiera rys historyczny powstania sieci autostrad, analizę dokumentów strategicznych, dotyczących ich planowania, przedstawia przyczyny ich obecnego przebiegu oraz analizuje potrzebę zmian w jego obecnym kształcie ze względu na dezintegracyjny wpływ na rozwój społeczno – gospodarczy. Ponadto przedstawia nowy autorski układ przebiegu autostrad, który powinien przyczynić się do zaspokojenia popytu wewnętrznego, a co za tym idzie powinien przyczynić się do wzrostu gospodarczego naszego kraju.

Słowa kluczowe: geopolityka, autostrady, polityka transportu

WSTĘP

System komunikacyjny¹, rozpatrywany w jego najszerszym znaczeniu, odgrywa istotną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym każdego kraju. Jest prawdą, że brak właściwego systemu transportowego lub jego złe funkcjonowanie czy niewłaściwa analiza potrzeb, co do jego dalszego rozwoju odbija się natychmiast na efektach gospodarczych, społecznych², politycznych, a nawet militarnych danego regionu, ponieważ stanowi on ważny czynnik stymulujący właściwe funkcjonowanie danego państwa. Nie ma najmniejszych wątpliwości, że jest on niezbędny do zaspokajania naturalnej potrzeby mobilności ludzi oraz towarów i ze względu na jego uniwersalną rolę, jego planowanie, funkcjonowanie, modernizacja oraz rozbudowa muszą być ściśle podporządkowane celom i zasadom polityki społeczno-gospodarczej państwa. Szczególna odpowiedzialność musi dotyczyć odpowiedniego kształtowania infrastruktury komunikacyjnej, m.in. poprzez preferowanie tych form transportu, które służą lepszemu wykorzystaniu posia-

¹ System komunikacyjny dość często utożsamiany jest jako system transportowy i obejmuje infrastrukturę transportową (punktowa, liniowa), środki transportu, zasoby ludzkie oraz systemy zarządzania i sterowania ruchem.

² W niektórych publikacjach wpływ stanu infrastruktury na rozwój gospodarczy bywa kwestionowany z uwagi na nieuwzględnianie kosztów zewnętrznych. Teza ta nie jest słuszna tylko w przypadku regionów o słabej infrastrukturze transportowej, ponieważ w regionach tych nowe inwestycje transportowe należy traktować jako konieczny warunek zapóźnienia ekonomicznego.

danych zasobów środków transportu oraz są jednocześnie bardziej przyjazne środowisku naturalnemu. A zatem podstawowym dylematem każdego państwa powinna być kwestia odpowiednich relacji istniejących pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu³ a ich infrastrukturą⁴.

Polityka transportowa państwa, dotycząca budowy sieci autostrad nie jest tematem dla geopolityków na tyle ciekawym, aby mógł on konkurować z zagadnieniami, tzw. „wielkiej polityki”. A właśnie ten problem, z pozoru mało interesujący, stanowi dość ważny element w rozwoju politycznym, gospodarczym i ekonomicznym każdego kraju, ponieważ właściwe zaprojektowanie i przebieg tych dróg w dużej mierze zapewnia właściwą integrację regionów, równy ich rozwój społeczno-gospodarczy (szczególnie dużych aglomeracji wielkomiejskich), właściwą jakość obsługi przewozów pasażerskich i towarowych, a także może zagwarantować należyte bezpieczeństwo militarne, szczególnie w przypadku zagrożenia wojennego, czy wystąpienia sytuacji kryzysowych, co w obecnej sytuacji geopolitycznej jest nie bez znaczenia.

W związku z tą problematyką autor w artykule stara się przedstawić analizę istniejącego przebiegu sieci autostrad na obszarze naszego kraju. Szczególną uwagę zwraca na historyczne zaszłości w planowaniu ich przebiegu, przedstawia dokumenty strategiczne, dotyczące ich powstania, analizuje ewentualne przyczyny tego stanu rzeczy oraz zastanawia się, czy układ ten nie powinien ulec zmianie w jego obecnym kształcie ze względu na dezintegracyjny wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy, ponieważ wydaje się, że nie zaspokaja popytu wewnętrznego naszego kraju, tj. nie zaspokaja potrzeb mieszkańców i funkcjonujących podmiotów gospodarczych, a stanowi tylko „przedłużenie” strategicznych interesów Niemiec i Rosji.

1. RYS HISTORYCZNY POWSTANIA SIECI AUTOSTRAD

Przedstawiając rozwój sieci autostrad naszego kraju nie sposób nie odnieść się do historycznych zaszłości, czyli początków powstania państwa polskiego, tj. drugiej połowy X wieku, kiedy nastąpiło wstąpienie Polski na europejską arenę państw chrześcijańskich. Ale zanim nasz kraj wstąpił na arenę dziejów średniowiecznych stanowił komunikacyjny „zaścianek Europy”. Charakterystycznym determinantem ówczesnego państwa polskiego był tzw. „obszar rdzeniowy”⁵ zawarty pomiędzy odcinkami głównych rzek naszego terytorium, tj. od zachodu – Odry i Obry, od północy – Noteci i Warty, a od wschodu – Wisły (rys. 1). Na terytorium tego obszaru zamieszkiwała większość ludności ówczesnego państwa polskiego. Obszar ten, z punktu widzenia różnych analiz geopolitycznych, charakteryzował się doskonałymi walorami obronnymi ze względu na „zamkniętość” z każdej praktycznie strony. Tworzący się w tym czasie system komunikacyjny oparty był na podziale ówczesnego państwa polskiego na dzielnice, tj. siedem

³ M. Jacyna, *Modelowanie i ocena systemów transportowych*, Wyd. Oficyna Wydawnicza PW, Warszawa 2009, s. 7.

⁴ *Infrastruktura transportu* obejmuje wszystkie obiekty i urządzenia stałe, mające wpływ na właściwe funkcjonowanie transportu. Wyróżnia się infrastrukturę liniową (drogi naturalne i sztuczne, a w tym drogi kołowe, linie kolejowe, szlaki wodne czy rurociągi przesyłowe) oraz punktową (punkty transportowe, porty morskie, lotniska, stacje kolejowe czy centra logistyczne).

⁵ T. Otremba, *Wyżyna Polska. O zachowaniu całości i niepodległości Polski*, Wyd. Regnum, Gdańsk 1997, s. 230.

piastowskich jednostek terytorialnych ułożonych w model heksagonalny⁶, który stał się podstawą tworzącego się wówczas średnicowo – obwodowego modelu komunikacyjnego. Tą centralną jednostką w Polsce w XII-XIV w. była Ziemia Łęczycko-Sieradzka, natomiast otaczały ją: Ziemia Krakowska, Ziemia Sandomierska, Mazowsze, Kujawy, Wielkopolska i Śląsk⁷ (rys. 2).

Położona centralnie dzielnicą sieradzko-łęczycka, w istniejącym w tym czasie modelu komunikacyjnym państwa, była węzłem drogowym dla pozostałych dzielnic, ponieważ wszystkie istniejące szlaki komunikacyjne krzyżowały się w jej centrum. W modelu tym funkcjonował, tzw. „pierścień dróg obwodowych” rozłożonych równomiernie dookoła Ziemi Sieradzko-Łęczyckiej, łączący główne grody poszczególnych dzielnic, tj. Wrocław i Opole na Śląsku, Kraków na Ziemi Krakowskiej, Sandomierz na Ziemi Sandomierskiej, Warszawę i Płock na Mazowszu, Włocławek i Toruń na obszarze Kujaw oraz Poznań w Wielkopolsce (rys. 3).

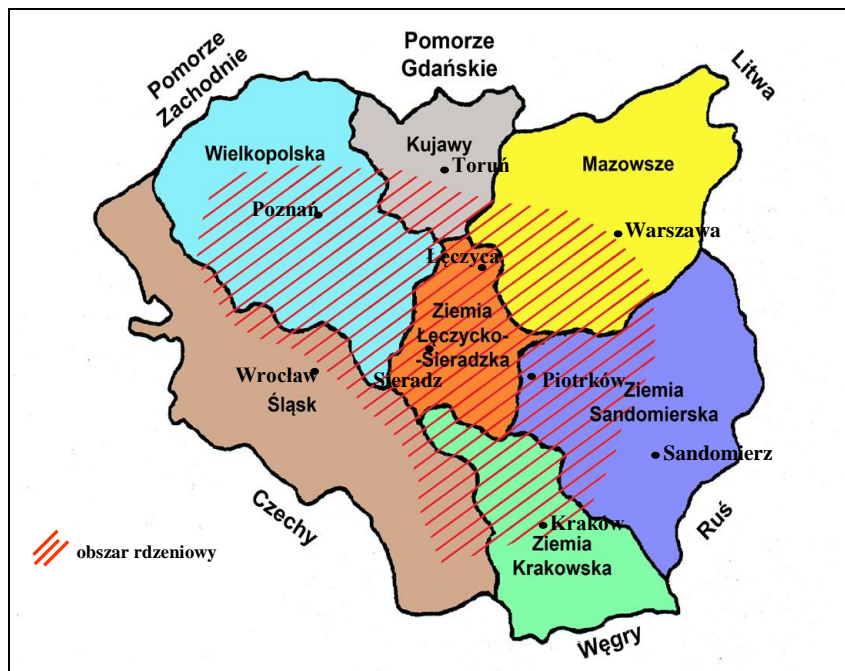


Rys. 1. „Obszar rdzeniowy” średniowiecznego państwa polskiego

Źródło: T. Otremba, *Wyżyna Polska. O zachowaniu całości i niepodległości Polski*, Wyd. Regnum, Gdańsk 1997, s. 231

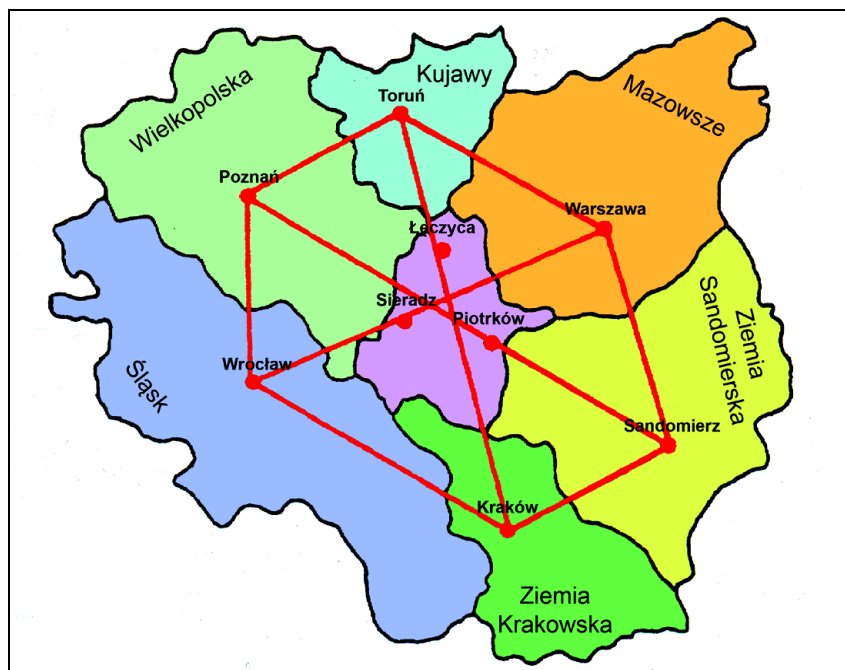
⁶ Model heksagonalny charakteryzuje się tym, że jedna z siedmiu jednostek wchodzących w skład tego modelu zajmuje położenie centralne, natomiast sześć pozostałych jest rozłożonych dookoła w układzie wieńcowym.

⁷ Ibidem, s. 232.



Rys. 2. Książęce dzielnice piastowskie na przełomie XII-XIV w.

Źródło: T. Otremba, *Wyżyna Polska. O zachowaniu całości i niepodległości Polski*, Wyd. Regnum, Gdańsk 1997, s. 232



Rys. 3. Model systemu komunikacyjnego dzielnic piastowskich

Źródło: T. Otremba, *Wyżyna Polska. O zachowaniu całości i niepodległości Polski*, Wyd. Regnum, Gdańsk 1997, s. 233

Od połowy XIII w. zauważamy zmianę przebiegu kierunków komunikacyjnych na obszarze naszego kraju. Wówczas to zaczynają tworzyć się układy tras równoleżni-

kowych, szczególnie odkąd niemiecka ekspansja „Drang nach Osten”⁸ przekroczyła Odrę i wdarła się na obszar ziem polskich. Były to kierunki komunikacyjne nieznanne do tej pory piastowskiemu układowi komunikacyjnemu i zasadniczo sprzeczne z jego historycznym ukształtowaniem. Oczywiście tworzenie się tych nowych szlaków komunikacyjnych miało ułatwiony przebieg, ponieważ wykorzystywało drożność Niziny Środkowoeuropejskiej⁹. W początkowym etapie niemieckiej ekspansji na ziemie polskie szlaki komunikacyjne przebiegały dwoma korytarzami, tj. północnym i południowym. Szlak północny przebiegał równoległe do wybrzeża Morza Bałtyckiego przez Pomorze Zachodnie, Pomorze Wschodnie (w tym Prusy), Żmudź i Inflanty. Wytyczony został zarówno przez militarne podboje zakonów niemieckich, tj. krzyżackiego w Prusach i kawalerów mieczowych w Inflantach, jak i przez działalność Hanzy¹⁰, która doprowadziła do zasiedlenia mieszczaństwem niemieckim i zniemczenia znacznej części wyżej wymienionych, nadbrzeżnych obszarów. Natomiast szlak południowy przebiegał pasmem gór Sudetów i częściowo Karpat. Szlaki te bezpośrednio nie zagrażały „obszarowi rdzeniowemu” aż do momentu, kiedy właśnie w połowie XIII w. Marchia Brandenburska¹¹ nie przekroczyła rzeki Odry. W ten sposób zapoczątkowany został trzeci równoleżnikowy szlak komunikacyjny niemieckiej ekspansji, kierujący się w samo centrum ziem polskich¹². Jak można zauważyć, powstałe w ten sposób trzy korytarze komunikacyjne wychodziły z jednego wspólnego punktu, tj. Berlina (rys. 4).

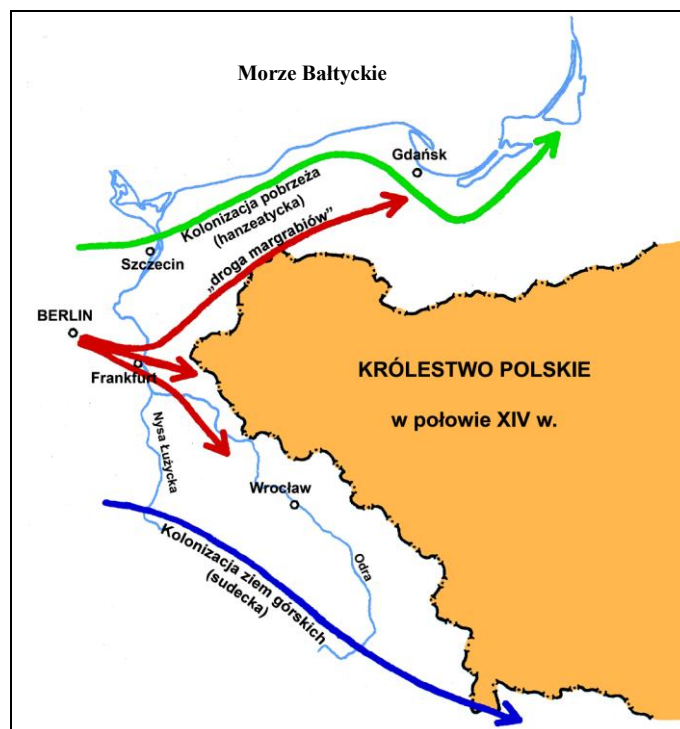
⁸ „*Drang nach Osten*” (niem. – „napór na wschód”) – określenie niemieckiej ekspansji na ziemie słowiańskie i nadbałtyckie w okresie średniowiecza i czasów nowożytnych. Termin ten został po raz pierwszy użyty w pierwszej połowie XIX wieku przez historyków niemieckich, a do rozwinięcia tej koncepcji wykorzystano, m.in. poglądy niemieckiego uczonego, twórcy antropogeografii, Friedricha Ratzela (1844 – 1904). W XX wieku koncepcja ta została uzupełniona antykomunizmem i teorią rasizmu (Adolf Hitler pisał w *Mein Kampf*, że jeśli Niemcy chcą ziemi w Europie, mogą ją zdobyć tylko na wschodzie); [online]. [dostęp: 2012]. Dostępny w Internecie: http://pl.wikipedia.org/wiki/Drang_nach_Osten.

⁹ T. Otremba, op. cit., s. 237.

¹⁰ *Hanza niemiecka* – związek miast handlowych Morza Północnego i Bałtyckiego. Po uzyskaniu monopolu na wspomnianych akwenach Hanza osiągała dość znaczne zyski, a należące do niej miasta często przeżywały świetność, dzięki czemu były w stanie wystawiać większe i silniejsze armie zaciężne. W szczytowym okresie rozwoju Hanza liczyła około 160 miast pod przewodnictwem Lubeki; [online]. [dostęp: 2012]. Dostępny w Internecie: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Hanza>.

¹¹ *Marchia Brandenburska* – marchia utworzona w 1157 r. przez Alberta Niedźwiedzia z przekształcenia Marchii Północnej i podbitych ziem słowiańskich. W poł. XIII w. zajęła Ziemię Lubuską, następnie Pogranicze Wielkopolski i Pomorze Zachodnie (tzw. Nowa Marchia). W 1356 r. margrabiowie uzyskali godność elektorów Rzeszy (Brandenburgia); [online]. [dostęp: 2011]. Dostępny w Internecie: <http://encyklopedia.pwn.pl>.

¹² T. Otremba, op. cit., s. 238.



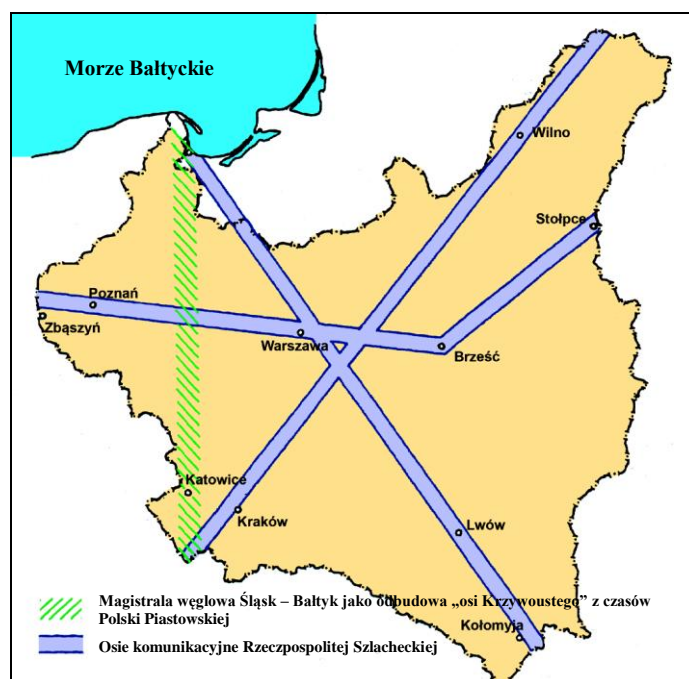
Rys. 4. Przebieg szlaków równoleżnikowych w trakcie niemieckiej ekspansji

Źródło: T. Otremba, *Wyżyna Polska. O zachowaniu całości i niepodległości Polski*, Wyd. Regnum, Gdańsk 1997, s. 237

Taki stan układu komunikacyjnego naszego kraju spowodował upadek piastowskiego modelu, powodując powstanie nowej, trzeciej trasy komunikacji średnicowej o przebiegu równoleżnikowym na kierunku: Berlin – Frankfurt – Poznań – Warszawa. Wszystkie te szlaki były konsekwencją przeniesienia stolicy do Warszawy i stworzenia z niej centrum komunikacyjnego ówczesnej Europy poprzez przesunięcie centrum państwa z Ziemi Sieradzko-Łęczyckiej na Mazowsze. Ta sytuacja spowodowała, że zanikła całkowicie oś komunikacyjna o przebiegu południkowym na rzecz osi o przebiegu równoleżnikowym. Takie przekształcenie głównej osi komunikacyjnej państwa miało negatywne znaczenie dla naszego kraju, szczególnie z punktu widzenia geopolitycznego, ponieważ szlak Północ – Południe dla Polski miał ogromne znaczenie gospodarcze i społeczne ze względu na dostęp do morza. Natomiast szlaki o przebiegu Wschód – Zachód dla Polski nie miały nawet w połowie takiego znaczenia, co oś prowadząca w kierunku wybrzeża. Jednak, jak pokazały późniejsze dzieje historii, miała znaczenie geostrategiczne dla państw sąsiednich, ponieważ powstała w ten sposób sieć dróg równoleżnikowych bardzo szybko stała się dla nich łatwą drogą przemarszu ich wojsk pomiędzy wschodem, a zachodem Europy, co doprowadziło do rozbiorów Polski. A zatem na przełomie XVIII i XIX wieku tworzą się podwaliny nowego układu komunikacyjnego, opartego na strategicznych interesach państw zaborczych i realizowanego na podłożu trzech równoleżnikowych szlaków komunikacyjnych, tzw. drogach „Drang nach Osten”¹³.

¹³ Ibidem, s. 241.

Powstała po I wojnie światowej II Rzeczpospolita była kontynuacją swojej przedrozbiorowej poprzedniczki, tj. jej centrum nadal znajdowało się w Warszawie i przechodziły przez nią główne trasy średnicowe, takie jak: trasa łącząca Kraków z Wilnem, trasa łącząca Gdańsk ze Lwowem oraz równoleżnikowa trasa łącząca Berlin, poprzez Warszawę, Brześć nad Bugiem z Moskwą (rys. 5). W okresie tym polityka transportowa państwa, dotycząca rozbudowy dróg skupiała się przede wszystkim na umocnieniu pozycji stolicy kraju w układzie komunikacyjnym. Powszechnie uważano, że państwa nie stać na budowę szybkich dróg samochodowych ze względu na duże koszty własne. Przeciwnicy tych planów zwracali również uwagę na fakt małej ilości posiadanych środków transportowych, jak również na to, że budowa autostrad wspiera powstawanie konfliktów zbrojnych, ogranicza znaczenie zwykłych dróg samochodowych oraz szkodzi transportowi kolejowemu.



Rys. 5. Układ komunikacyjny II Rzeczpospolitej

Źródło: T. Otremba, *Wyżyna Polska. O zachowaniu całości i niepodległości Polski*, Wyd. Regnum, Gdańsk 1997, s. 243

Mimo tak stawianych tez niektórzy politycy w tym okresie starali się podejmować dyskusje nad poprawą infrastruktury komunikacyjnej naszego kraju, w tym szczególnie nad planami budowy nowych dróg przeznaczonych dla szybkiego ruchu samochodowego, potocznie nazywanych autostradami.

2. POWSTANIE SIECI AUTOSTRAD

Problem budowy autostrad został po raz pierwszy oficjalnie podniesiony na IV Polskim Kongresie Drogowców, który odbył się w Warszawie, w dniach 3-5 stycznia 1938 r. W przedstawionych planach zakładano budowę dróg na głównych kierunkach tranzytowych, które miały zostać zrealizowane w ramach realizacji prac pierwszej

i drugiej kolejności budowy (rys. 6). Do dróg planowanych jako priorytetowe (2400 km) zaliczono następujące odcinki¹⁴:

- Warszawa – Łódź długości 100 km;
- Warszawa – Poznań – granica państwa (Berlin) długości 350 km;
- okrężna dookoła Warszawy długości 130 km;
- okrężna dookoła Poznania długości 80 km;
- Gdynia/Gdańsk – Bydgoszcz – Łódź – Katowice długości 500 km¹⁵;
- okrężna dookoła Łodzi długości 90 km;
- Bytów – granica obszaru w m. Gdańsk długości 50 km;
- Katowice – Kraków – Lwów długości 375 km;
- Warszawa – Lublin – Lwów – Stanisławów – granica państwa (kierunek Bukareszt) długości 550 km;
- Puławy – Sandomierz – Przemyśl długości 175 km.

Do dróg planowanych do wybudowania w drugiej kolejności (2295 km) zaliczono odcinki¹⁶:

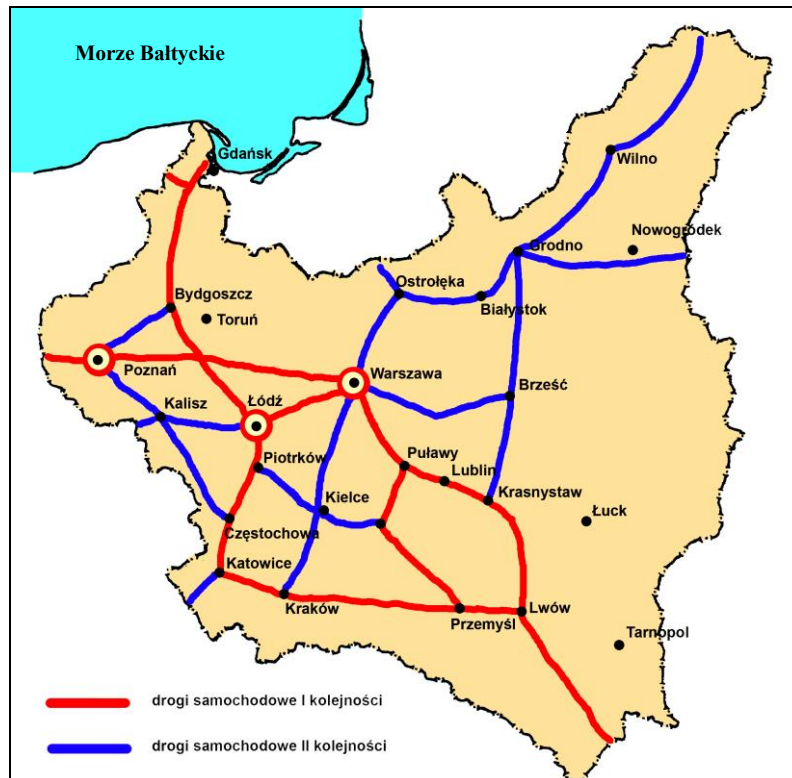
- Piotrków Trybunalski – Kielce – Sandomierz długości 180 km;
- Warszawa – Kielce – Kraków długości 180 km;
- Łódź – Kalisz – granica państwa (kierunek Wrocław) długości 130 km;
- Warszawa – Grodno – Wilno – granica państwa (kierunek Dźwińsk) długości 575 km;
- Grodno – Nowogródek – granica państwa (kierunek Mińsk – Moskwa) długości 190 km;
- Bydgoszcz – Poznań – Częstochowa długości 350 km;
- Katowice – Cieszyn – (kierunek Brno) długości 60 km;
- Ostrołęka – granica państwa (kierunek Królewiec) długości 50 km;
- Grodno – granica państwa (kierunek Kowno) długości 40 km;
- Grodno – Brześć – Krasnystaw długości 300 km;
- Warszawa – Brześć długości 170 km.

Realizację prac drogowych nad tym projektem rozpoczęto tuż przed wybuchem II wojny światowej. Zakładano realizację tego planu do roku 1969, tj. w perspektywie najbliższych 30 lat. Do 1 września 1939 r. został zbudowany jednak tylko 20 km odcinek między miejscowościami Warlubie i Osiek. Niestety wybuch II wojny światowej wstrzymał realizację istniejącego planu rozbudowy infrastruktury drogowej na długie lata.

¹⁴ Profesor M. W. Nestorowicz opublikował potrzebę budowy dróg szybkiego ruchu w czasopiśmie „Drogowiec”, nr 9 z 5 marca 1939.

¹⁵ Była to inicjatywa władz polskich, mająca na celu zbudowanie autostrady „Północ – Południe” w celu połączenia krajów skandynawskich z krajami śródziemnomorskimi. Jak można zauważyć, jej trasa z pewnymi małymi zmianami przetrwała do dnia dzisiejszego jako autostrada A1.

¹⁶ Ibidem.



Rys. 6. Przedwojenny układ planowanych dróg samochodowych

Źródło: Czasopismo „Drogowiec”, nr 9 z 5 marca 1939 roku

Po II wojnie światowej uległy zmianie granice ziem polskich. Na ziemiach odzyskanych Polska odziedziczyła po III Rzeszy niedokończone i częściowo zniszczone działaniami wojennymi dwie autostrady, tj. tzw. „berlinkę” na odcinku Kołbaskowo – Łęczyca (około 50 km) i Elbląg – Grzechotki (około 60 km) oraz „śląską” na odcinku Olszyna – Brzeg (około 230 km) i Ujazd – Gliwice – Zabrze (około 40 km)¹⁷. Oczywiście w tym czasie trwały gorące dyskusje nad rozbudową dróg szybkiego ruchu, które miały stanowić fundament szybkiego wzrostu społeczno-gospodarczego na terenie nowo powstałych granic. I tak w powstających w tym czasie nowych dokumentach strategicznych zakładano bardzo ambitne plany rozbudowy sieci drogowej, jak choćby wybudowanie około 3330 km nowych dróg o standardzie autostrady (rys. 7) o następującym przebiegu¹⁸:

- Wschód – Zachód (Ślubice – Poznań – Warszawa – Białystok) długości 680 km;
- Północ – Południe (Gdynia – Elbląg – Warszawa – granica państwa – kierunek Bałkany) długości 650 km;
- Śląsk – Bałtyk I (Gdańsk – Łódź – Katowice) długości 460 km;

¹⁷ Układ ten w prawie niezmiennym stanie przetrwał do połowy lat 90 XX w. W latach 70. wydłużono jedynie „Berlinkę” o odcinek Łęczyca – Lisowo (powiat stargardzki), prowadząc jedną asfaltową jezdnię po śladzie autostrady, korzystając z gotowych nasypów i wiaduktów.

¹⁸ Plan nowego przebiegu autostrad został opublikowany w magazynie „Drogownictwo”, nr 1 i 2 z 1946 r. przez inż. Eugeniusza Buszmana.

- Pomorska (Szczecin – Gdańsk) długości 280 km;
- Śląska (Wrocław – Katowice – Kraków) długości 190 km;
- Mazurska (Malbork – Elbląg – kierunek Królewiec) długości 20 km;
- Śląsk – Bałtyk II (Wrocław – Poznań – Bydgoszcz) długości 260 km;
- Łódź – Wrocław – granica państwa (kierunek Praga) długości 310 km;
- Katowice – granica państwa (kierunek Wiedeń) długości 60 km;
- Poznań – Szczecin długości 200 km;
- Radom – Lublin – granica państwa (kierunek Lwów) długości 220 km.



Rys. 7. Powojenny układ planowanych dróg szybkiego ruchu

Źródło: *Czasopismo „Drogownictwo”, nr 1 i 2 z 1946 roku*

Niestety uwarunkowania polityczne i zmiany na szczytach władzy spowodowały, że zaprzestano realizacji tych inwestycji drogowych, a polityka transportowa państwa skupiła się przede wszystkim na odbudowie dróg zniszczonych po wojnie, zwiększeniu gęstości oraz poprawie stanu ich nawierzchni. Ten sposób prowadzenia polityki transportowej był dość długo skuteczny, ponieważ niewielki był w tym czasie ruch samochodowy. Jednak systematyczny wzrost liczby pojazdów, a co za tym idzie zwiększone natężenie ruchu przy małej przepustowości istniejących dróg spowodował, że ponownie na początku lat 60. podjęto się próby opracowania nowego układu sieci drogowej¹⁹. Koncepcja układu tych dróg, którym nadano nazwę „dróg szybkiego ruchu”, oparta została na studiach w zakresie planowania przestrzennego, rozmieszczenia sieci

¹⁹ W końcu 1962 r. koncepcja ta była przedmiotem obrad Zespołu VII Rady Motoryzacyjnej, a następnie została przedłożona jako projekt uchwały na Plenum Rady Ministrów w dniu 24 czerwca 1963 r. i akceptowana. W opracowaniu tym stwierdzono m.in., że istniejąca sieć drogowa na wielu odcinkach nie odpowiada potrzebom ruchu i musi być stopniowo przebudowywana.

osadniczej i sił wytwórczych kraju oraz na wstępnych badaniach zaobserwowanego ruchu samochodowego. Koncepcja ta została opracowana przez zespół Centralnego Zarządu Dróg Publicznych²⁰. Plany te zostały wstępnie zaakceptowane i przyjęte do realizacji przez ówczesne władze państwowe. Uważano jednak, że nie ma potrzeby podziału tych dróg na typowe autostrady, a jedynie przyjęto układ budowy dróg szybkiego ruchu²¹, ponieważ traktowano ten wstępny projekt tylko jako plan kierunkowy dla przyszłego ich przebiegu.

Ze względu na coraz większe natężenie ruchu na obszarach o dużym zaludnieniu, szczególnie na niektórych drogach Górnego Śląska i Węzła Warszawskiego oraz wystąpienie skutków tzw. nadmiernego forsowania inwestycji w gospodarce, co doprowadziło do przeprowadzenia przez władze tzw. „manewru gospodarczego”²², układ ten został ponownie zweryfikowany na początku lat 70. Wówczas powstał nowy, długoterminowy, kierunkowy program budowy sieci autostrad²³ długości około 3000 km (rys. 8), przedstawiony przez Ministra Komunikacji²⁴, który zakładał budowę tych dróg, z podziałem na priorytety budowy, w powiązaniu z magistralami drogowymi²⁵. Układ ten był pierwszym w historii Polski planem akceptowanym przez tak wysoki szczebel administracji państwowej, nadający mu rangę ogólnokrajowego problemu gospodarczego. Plan ten zakładał wybudowanie do roku 1980²⁶ pierwszych odcinków autostrad, które miały powstać w kilku etapach realizacji. W zaproponowanym układzie centralnym węzłem drogowym miała stać się aglomeracja łódzka. Choć rozwiązanie tego węzła drogowego było dość skomplikowane, uważano jednak, że tego rodzaju układ pozwoli na bardzo dogodne powiązanie Śląska i Krakowa ze stolicą kraju i obszarem nadmorskim. Program, z małymi poprawkami, został zapoczątkowany w roku 1973 z tą jednak różnicą, że zamiast autostrad przystąpiono do budowy tańszych, z punktu widzenia technicznego i ekonomicznego, dróg szybkiego ruchu jedno i dwujezdniowych. W pierwszym etapie przyjęto projekt

²⁰ „Koncepcja układu sieci dróg szybkiego ruchu” została opracowana pod kierunkiem mgr inż. Eugeniusza Buszmy i przyjęta przez Radę Techniczno – Ekonomiczną przy Ministrze Komunikacji w dniu 7 lutego 1962 r.

²¹ Drogi szybkiego ruchu charakteryzowały się skrzyżowaniami kolizyjnymi, pozbawione były dodatkowych pasów awaryjnych oraz całej infrastruktury technicznej. Pozwalały jednak stopniowo rozładować wzrastający ruch samochodowy, szczególnie na odcinkach wylotowych z dużych aglomeracji miejskich.

²² S. Koziarski, *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2010, s. 25.

²³ Po raz pierwszy dokonano podziału dróg szybkiego ruchu na autostrady i drogi ekspresowe jedno- i dwujezdniowe. Wszystkie późniejsze opracowania na temat układu dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych) nawiązują w mniejszym lub w większym stopniu do powyższego planu, *Decyzja nr 28/72 Prezydium Rządu z dnia 15 marca 1972 r.*

²⁴ Prezydium Rządu *Decyzją nr 28/72 w dniu 15 marca 1972 r.* zaakceptowało przedstawiony przez Ministra Komunikacji projekt kierunkowego układu sieci autostrad długości około 3000 km z zaleceniem prowadzenia dalszych prac studyjnych nad ich przebiegiem. Plan ten opracował w 1971 r. Zespół Centralnego Biura Studiów i Projektów Dróg i Mostów po kierunkiem mgr inż. Eugeniusza Tarasiewicza.

²⁵ Magistralą drogową nazywano drogę stanowiącą dzisiejszą drogę ekspresową.

²⁶ Inwestycje te miały zostać zbudowane do czasu rozpoczęcia Olimpiady w Moskwie w 1980 r.

budowy drogi dwujezdniowej na odcinku Warszawa – Katowice²⁷, ponieważ zakładano powiązanie Węzła Warszawskiego z obszarem Górnego Śląska.



Rys. 8. Kierunkowy układ sieci autostrad powstały w latach 70.

Źródło: Załącznik do Decyzji nr 28/72 Prezydium Rządu z dnia 15 marca 1972 roku

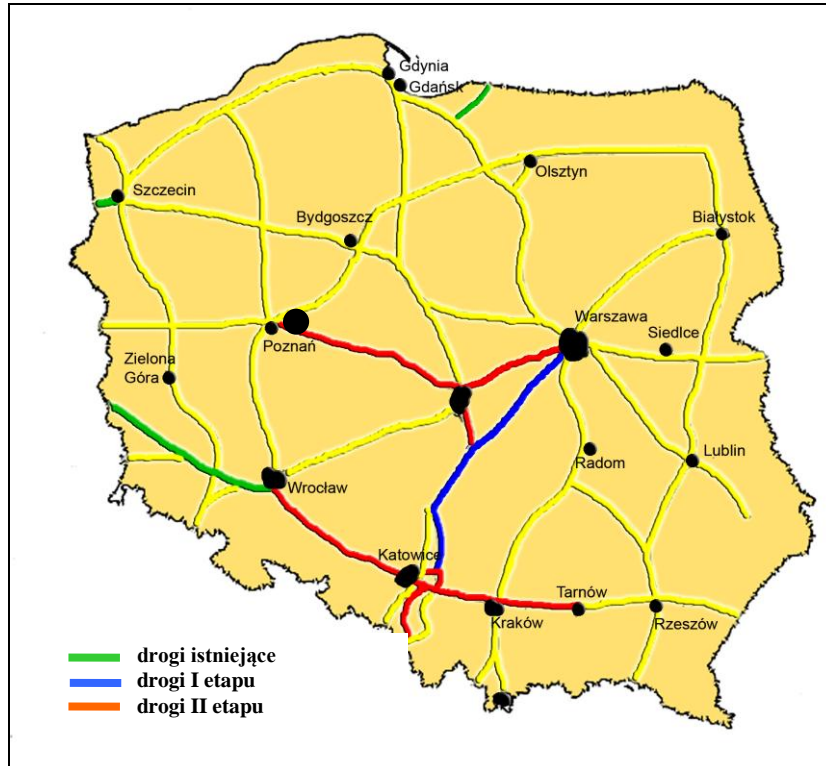
W dalszej kolejności zakładano budowę następujących odcinków²⁸ (rys. 9), które miały być realizowane w ramach programu „Rozwój Sieci Drogowej w Polsce”²⁹:

- Wrocław – Gliwice (obecnie A4);
- Gliwice – Kraków – Tarnów (obecnie A4);
- wschodnia obwodnica GOP (obecnie S1);
- Bielsko – Biała – Cieszyn – granica państwa (obecnie S1);
- Warszawa – Poznań (tzw. „olimpijka”, obecnie A2);
- Piotrków Trybunalski – Łódź (obecnie A1).

²⁷ Na podstawie Decyzji Prezydium Rządu nr 55/73 z dnia 26 kwietnia 1973 r., droga ta powszechnie nazywana była „gierkówką”.

²⁸ Prezydium Rządu zatwierdziło wymienione odcinki dróg do wykonania Decyzją nr 7/76 z dnia 23 stycznia 1976 r.

²⁹ Program ten realizowany był we współpracy z ONZ – UNDP. Stworzył możliwość szerokiego wykorzystania zagranicznych doświadczeń w zakresie badania ruchu drogowego oraz prognozowania jego wzrostu.



Rys. 9. Program budowy „dróg szybkiego ruchu” w latach 1976-1980

Źródło: *Czasopismo „Drogownictwo”, nr 4 z 1976 roku*

W kwestii zatwierdzonych do realizacji tras kierowano się zasadą, że w ramach prac pierwszej kolejności budowane będą odcinki szczególnie obciążone ruchem, których oddanie do eksploatacji przyniesie natychmiastowy efekt rzeczowy w postaci jego rozładowania, połączy istniejące poniemieckie odcinki autostrad oraz powiąże ze sobą maksymalną ilość dużych ośrodków przemysłowych i miejskich. Prowadzone w ramach tego programu dalsze badania doprowadziły w połowie lat 80.³⁰ do powstania ostatecznego kierunkowego projektu sieci autostrad i dróg ekspresowych³¹ o łącznej długości około 7000 km, stanowiącego główny szkielet układu drogowego naszego kraju. Uznano, że połączeniami, które powinny uzyskać docelowo status autostrad na całej długości są następujące odcinki³², których długość w sumie miała wynosić około 1900 km (rys. 10):

- Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – Terespol (obecnie A2);
- Zgorzelec – Krzywa – Legnica – Wrocław – Opole – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl (obecnie A4);
- Gdańsk – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Katowice – granica Państwa (obecnie A1).

³⁰ W czerwcu 1985 r. Prezydium Rady Ministrów zaakceptowało „Kierunkowy układ autostrad i dróg ekspresowych w PRL”, S. Koziarski, op. cit., s. 25.

³¹ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wprowadziła, zgodnie z międzynarodową praktyką, podział dróg ze względu na stopień dostępności i obsługi przyległego terenu na autostrady, drogi ekspresowe oraz drogi ogólnodostępne.

³² Układ ten został zatwierdzony Postanowieniem nr 55/85 Prezydium Rządu z dnia 14 czerwca 1985 r.



Rys. 10. Układ kierunkowy sieci autostrad i dróg ekspresowych powstały w połowie lat 80.

Źródło: Załącznik nr 2 do Postanowienia nr 55/85 Prezydium Rządu z dnia 14 czerwca 1985 r.

W nowym układzie kierowano się zasadą, że nowe autostrady budowane będą sposobem odcinkowym³³, jako całkowicie nowe połączenia, odpowiednio wkomponowane w zagospodarowanie przestrzenne kraju³⁴. Uwzględnienie tego układu w planie krajowym, z mocy ustawy o planowaniu przestrzennym, zapewniło jego ujęcie również w regionalnych i miejskich planach zagospodarowania przestrzennego. Dokonanie podziału sieci drogowej na autostrady i drogi ekspresowe oraz przyjęcie zasady budowy dróg ekspresowych z maksymalnym wykorzystaniem istniejących dróg ogólnodostępnych doprowadził do sytuacji, w której państwo musiało zainwestować dość duże środki finansowe w realizację tego projektu. Niestety ich brak spowodował zaniechanie szeregu prowadzonych w tym czasie prac studyjnych nad wytyczeniem tras, a co za tym idzie nad ich budową. Jedynymi wyjątkami były zbudowane dwa odcinki dróg szybkiego ruchu³⁵ na kierunkach: Chrzanów – Kraków Balice (długość około 30 km) oraz Września – Sługocin (długość około 34 km). Dodatkowo, aby zminimalizować koszt budowy dróg, wprowadzono nowy sposób realizacji studiów techniczno-ekonomicznych, polegający na analizowaniu istniejących dróg międzyregionalnych celem przystosowania ich do parametrów dróg ekspresowych.

³³ W założeniach projektowych często kierowano się zasadą, że w celu uzyskania szybszego efektu zwiększenia przepustowości, na niektórych odcinkach w I etapie realizacji zakładano budowę tylko jednej jezdni autostrady, drugą zaś zakładano zbudować w dalszym okresie finansowania.

³⁴ Wymagała tego specyfika budowy autostrad, polegająca na konieczności „odizolowania” jej przebiegu od otaczającego ją terenu, co eliminowało możliwość wykorzystania, przy ich budowie, istniejących dróg ogólnokrajowych, tzw. ogólnodostępnych.

³⁵ Drogi te były zbudowane o standardzie parametrów autostrady.

Zapoczątkowana w 1989 r. głęboka transformacja ustrojowa, której konsekwencją było urynkwienie polskiej gospodarki zaowocowała przyśpieszeniem prac koncepcyjnych nad budową sieci autostrad³⁶. I tak kolejne próby planowania budowy sieci autostrad zostały podjęte przez nowo powstały rząd po upadku systemu komunistycznego. Było to po części spowodowane wzrostem tranzytu samochodowego, szczególnie na kierunku wschód – zachód, dużym natężeniem ruchu drogowego oraz gwałtownym wzrostem liczby samochodów osobowych³⁷. I tak już w roku 1993 rząd zatwierdził kierunkowy przebieg autostrad i dróg ekspresowych³⁸ o łącznej długości około 6500 km, w tym około 2600 km autostrad³⁹ o następującym przebiegu (rys. 11):

- A1 (kierunek Helsinki) Gdańsk – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Katowice – Gorzyce (kierunek Ostrawa);
- A2 (kierunek Berlin) Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – Terespol (kierunek Mińsk);
- A3 Szczecin – Zielona Góra – Legnica – Bolków – Lubawka (kierunek Praga);
- A4 (kierunek Drezno) Zgorzelec – Krzywa – Legnica – Wrocław – Opole – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przemyśl (kierunek Kijów);
- A6 (kierunek Berlin) Kołbaskowo – Szczecin;
- A8 Łódź – Wrocław – Bolków (kierunek Praga);
- A12 (kierunek Berlin) Olszyna – Krzywa (kierunek Legnica).

Ten kierunkowy układ przebiegu autostrad przetrwał w planach do roku 1996. Wówczas to Rada Ministrów ponownie zatwierdziła, w wyniku rozporządzenia⁴⁰, jego aktualny układ z tą jednak różnicą, że wydłużono łączną długość dróg szybkiego ruchu do 6770 km⁴¹. Przebieg autostrad nie zmienił swojego układu. Kolejne lata i dalsze prace studyjne doprowadziły w końcu, na mocy rozporządzenia⁴², w roku 2001 do ostatecznego kształtu przebiegu sieci autostrad, o łącznej długości około 2000 km autostrad oraz 5800 km dróg ekspresowych (rys. 12). W porównaniu z układem zaproponowanym w latach 90. uległa zmianie autostrada A3, która docelowo została zastąpiona drogą ekspresową oraz zmieniono numerację autostrady A12 na A18. Następnie w roku 2003 dokonano korekty sieci drogowej, ale zmiany dotyczyły tylko przebiegu dróg ekspres-

³⁶ S. Koziarski, op. cit., s. 25.

³⁷ Jeszcze w roku 1960 jeden samochód przypadał na 252 obywateli naszego kraju, podczas, gdy w roku 1995 przypadało już tylko na 6, *Ibidem*, s. 26.

³⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 r w sprawie ustalenia kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych, Dz. U. Nr 92, poz. 424.

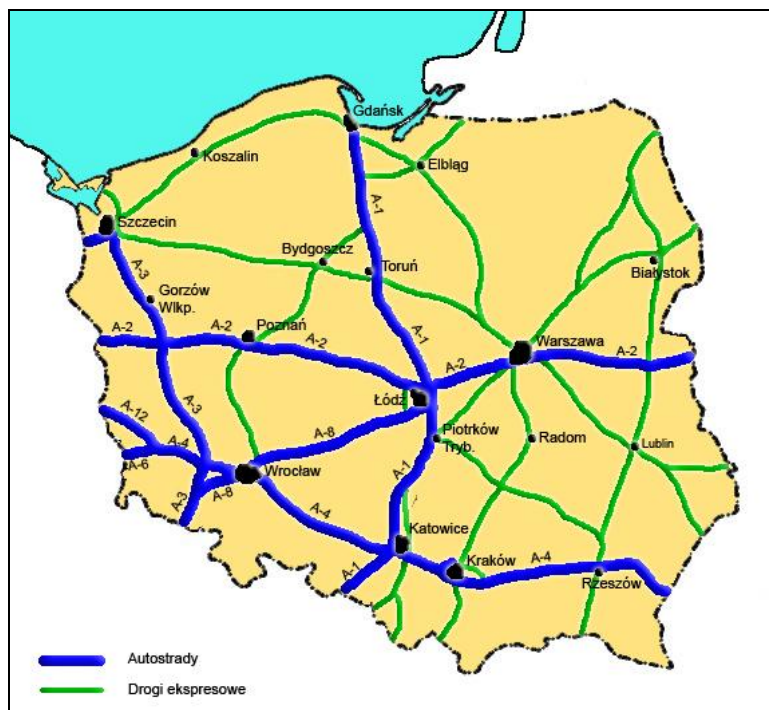
³⁹ Według ówczesnych wyliczeń na realizację programu budowy autostrad potrzebne były środki rzędu 7,8 mld dolarów. Ze względu na brak takich środków w budżecie Sejm RP w lutym podjął uchwałę, że autostrady w Polsce będą płatne i budowane w systemie koncesyjnym; S. Koziarski, op. cit., s. 26.

⁴⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 1996 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych.

⁴¹ Zwiększenie całkowitej długości było spowodowane wydłużeniem łącznej długości dróg ekspresowych. Ponadto przypisano drogom ekspresowym symbol literowy „S”.

⁴² Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym, Dz. U. Nr 120, poz. 1283.

sowych⁴³, które docelowo przyjęły długość około 7200 km, natomiast w roku 2009, w wyniku kolejnego rozporządzenia⁴⁴, zwiększono tę długość do około 7300 km. Obecnie na mocy tego rozporządzenia aktualny układ autostrad przebiega tak, jak przedstawiono w tabeli 1.



Rys. 11. Układ kierunkowy sieci autostrad i dróg ekspresowych w latach 90.

Źródło: Załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 roku

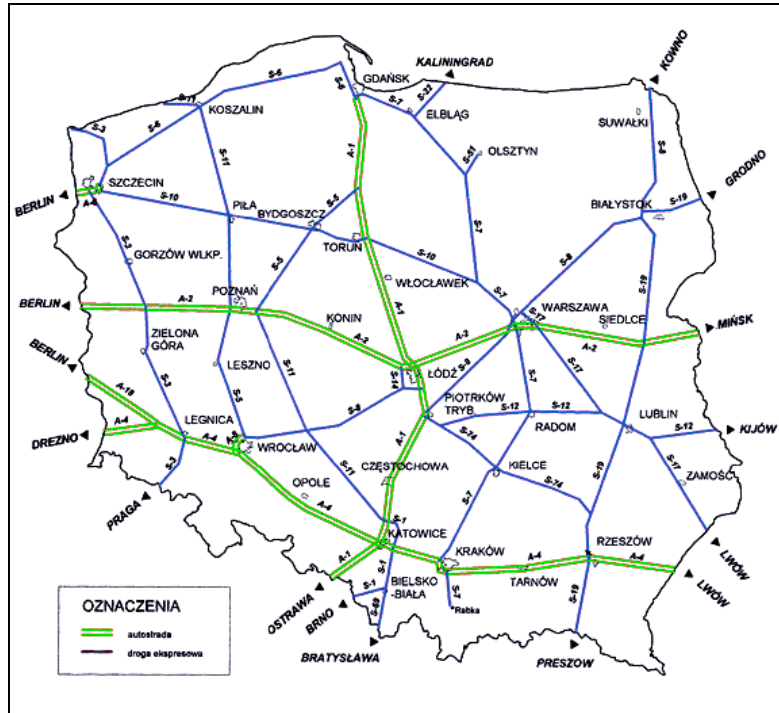
Tabela 1. Wykaz autostrad – układ docelowy

Lp.	Numer drogi	Nazwa drogi
1	2	3
AUTOSTRADY		
1	A1	S6/S7 (Gdańsk) — Toruń — Łódź — Piotrków Trybunalski — Częstochowa — Gliwice — Gorzyczki — granica państwa (Ostrawa)
2	A2	(Berlin) granica państwa — Świecko — Poznań — Łódź — Warszawa — Biała Podlaska — Kukuryki — granica państwa (Mińsk)
3	A4	(Drezno) granica państwa — Jędrzychowice — Krzyżowa — Legnica — Wrocław — Opole — Gliwice — Katowice — Kraków — Tarnów — Rzeszów — Korczowa — granica państwa (Lwów)
4	A6	(Berlin) granica państwa — Kołbaskowo — Szczecin (S3 — węzeł „Rzęsnica”)
5	A8	autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4 — Psie Pole
6	A18	(Berlin) granica państwa — Olszyna — A4 (Krzyżowa)

Źródło: Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r.

⁴³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2003 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym, Dz. U. Nr 120, poz. 1283.

⁴⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.



Rys. 12. Układ ostateczny sieci autostrad

Źródło: Załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r.

3. ANALIZA GEOPOLITYCZNA AKTUALNEGO STANU UKŁADU AUTOSTRAD

Analizując aktualny stan sieci autostrad naszego kraju, nie sposób nie oprzeć się stwierdzeniu, że zapóźnienia w ich planowaniu i rozbudowie są dość znaczne. W okresie po II wojnie światowej, czyli w okresie, kiedy po raz pierwszy zapoczątkowano dyskusje nad potrzebą stworzenia nowej wizji sieci drogowej, powstające plany stanowiły tylko wizję dalekosiężnej przyszłości. Były one z reguły skazane na niepowodzenie, ponieważ, choć dużo się mówiło o potrzebie rozbudowy istniejącego stanu sieci drogowej, to państwa nie stać było na tak drogie inwestycje infrastrukturalne. Cała uwaga polityki transportowej w tym czasie skupiała się przede wszystkim na odbudowie i naprawie istniejącej, i dość mocno zniszczonej w wyniku działań wojennych, infrastruktury drogowej. Dość skromne i ograniczone środki finansowe państwa nie były w stanie pokryć bieżących potrzeb inwestycji drogowych, a co dopiero realizować wydatki na budowę bardzo drogich, z punktu widzenia ekonomicznego, sieci autostrad. Państwu w tym postanowieniu sprzyjała słaba koniunktura komunikacyjna, ponieważ mała liczba pojazdów oraz małe natężenie ruchu nie wymagały dość dużej gęstości dróg ogólnokrajowych. Władza w tym czasie dużo obiecywała, lecz tak naprawdę, jak myślę, nie zależało jej na poprawie istniejącego stanu. Choć niektórzy inżynierowie dość głośno mówili, że budowa tych dróg w dużej mierze przyczyni się do szybszego rozwoju gospodarczego, z różnych przyczyn zaniedbywano ich budowy lub opóźniano terminy ich realizacji⁴⁵. W tym czasie polityka transportowa państwa realizowała przede wszystkim interes Układu Warszawskiego oraz Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej

⁴⁵ Do roku 1989 w Polsce w sumie zbudowano i eksploatowano około 216 km autostrad, następnie w latach 1990-1999 zbudowano w naszym kraju niecałe 82 km.

(RWPG), a jej głównym zadaniem było zapewnienie sprawnego ruchu towarów, osób oraz wojsk pomiędzy ZSRR i NRD, a nie interes wewnętrzny naszego kraju. Układ, który realizował przede wszystkim potrzeby przemysłu ciężkiego i eksportu surowców w ramach istnienia, tzw. „żelaznej kurtyny”, doprowadził do powstania w kraju układu szachownicowego⁴⁶ sieci transportowej. Drogi w tym układzie były w większości jednojezdniowymi i często posiadały nawierzchnie nieulepszone. Ten stan rzeczy przetrwał, praktycznie w niezmiennym stanie, do połowy lat 80. Wyjątkiem od tej reguły była dwujezdniowa droga szybkiego ruchu, łącząca stolicę z GOP, zwana potocznie „gierkówką”.

Wydawało się, że przełom inwestycyjny dotyczący budowy autostrad wreszcie nastąpi po rozpadzie systemu komunistycznego. Warunki do realizacji tego planu wydawały się bardzo dobre, ponieważ nowo powstały rząd III RP miał ku temu dość poważne argumenty w postaci włączenia naszych dróg najpierw do programu TINA⁴⁷, a po wstąpieniu w 2004 r. do UE, w system korytarzy TEN – T⁴⁸. Na horyzoncie pojawiła się możliwość pozyskiwania funduszy ze środków unijnych⁴⁹ na inwestycje infrastrukturalne, dotyczące budowy sieci komunikacyjnej, w tym przede wszystkim sieci autostrad. Niestety w czasie przed wstąpieniem do UE, w tzw. okresie transformacji przedakcesyjnej nie zrobiono praktycznie nic, aby naprawić popełnione wcześniej błędy II RP. Czas ten został w Polsce kompletnie zmarnowany nie tylko z perspektywy realizacji nowych inwestycji, ale również w odniesieniu do ich właściwego planowania. Należałoby się zastanowić, dlaczego tak się stało i co było główną przyczyną tego stanu rzeczy.

Jak sądzę, jedną z głównych przyczyn tego zastoju inwestycyjnego był fakt, że był on silnie uwarunkowany instytucjonalnie. Myślę, że był to efekt zachwiania hierar-

⁴⁶ Model sieci komunikacyjnej typu szachownicowego, zapoczątkowany został przez W.H. McLeana w roku 1930, zakłada połączenie w sposób najprostszy wnętrza kraju z wybrzeżem morskim. Wyjściowymi elementami są zatem porty morskie, do których prowadzi komunikacja lądowa o układzie prostokątnym. Osią układu jest linia kolejowa biegnąca z portu w głąb lądu. Łączą się z nią pod kątem prostym linie kolejowe boczne lub drogi o nawierzchni utwardzonej, rozmieszczone względem siebie równolegle. Skrzyżowania tych linii wyznaczają miejsca lokalizacji miast (zob. M. Potrykowski, Z. Taylor, *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, Wyd. PWN, Warszawa 1982, s.73-75).

⁴⁷ Program TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) był programem dostosowującym sieci transportowe o znaczeniu międzynarodowym do standardów przestrzeganych w Unii Europejskiej. Skierowany był do państw kandydujących do Wspólnoty. Program przewidywał budowę i modernizację autostrad oraz dróg ekspresowych, wzmocnienie nawierzchni pozostałych odcinków sieci drogowej i poprawę nośności mostów a także stworzenie sprawnych połączeń z krajami Unii Europejskiej i państwami kandydującymi do Unii. Po wstąpieniu do UE program ten został zastąpiony programem TEN – T.

⁴⁸ *Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN – T)* – idea powstała pod koniec lat 80 XX wieku przez kraje członkowskie UE (Art. 154 Traktatu z Maastricht, 1993 r.), której głównym celem jest promocja połączeń i interoperacyjności narodowych sieci transportowych oraz dostępu do tych sieci, uwzględniając potrzeby połączeń różnych obszarów, wysp, regionów pozbawionych dostępu do mórz i peryferyjnych z centralnymi regionami Wspólnoty Europejskiej. Według listy projektów priorytetowych, zatwierdzonej Decyzją Nr 884/2004/EC, przez terytorium Polski przebiegają 4 projekty priorytetowe: oś kolejowa Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń; autostrada Gdańsk – Katowice – Brno/Bratysława – Wiedeń; oś kolejowa „Rail Baltica” Warszawa – Kowno – Ryga – Tallin – Helsinki oraz autostrada morska na Morzu Bałtyckim.

⁴⁹ Dotacje na budowę sieci autostrad pochodziły z europejskiego Funduszu Spójności.

chiczości oraz jednoczesnej inercji planowania przestrzennego, oderwania polityki transportowej od polityki fiskalnej⁵⁰, braku wieloletniego planowania finansowego⁵¹, a także mankamentów prawa o zamówieniach publicznych (procedury przetargowe) i niewydolności systemu sądownictwa⁵², co umożliwiała łatwe blokowanie inwestycji drogowych przez różnego rodzaju organizacje oraz osoby prywatne. Kolejną przyczyną mógł być proces konwergencji gospodarczej⁵³ na poziomie europejskim, wyrażający się m.in. w aprecjacji⁵⁴ złotego i wzroście kosztów pracy oraz cen gruntów, co mogło hamować procesy inwestycyjne, chociaż, jak uważam, i te problemy można było w sposób racjonalny rozwiązać. Zastanawiającym jest jednak fakt, że choć zauważano szybki wzrost masowej motoryzacji oraz związany z nią wzrost mobilności codziennej społeczeństwa, jak również znaczne przyspieszenie procesów suburbanizacyjnych⁵⁵ i metropolizację przestrzeni⁵⁶, skutkującą wzrostem natężenia ruchu i trudnościami komunikacyjnymi szczególnie w dużych ośrodkach miejskich, nie zrobiono nic, aby te problemy odpowiednio wcześniej rozwiązać. Dlaczego dopiero przyznanie organizacji EURO 2012 doprowadziło do przystąpienia do realizacji rządowych planów rozbudowy infrastruktury drogowej, w tym do budowy jakże wyczekiwanych autostrad⁵⁷. Ponadto dlaczego obecny układ autostrad nawiązuje w dużym stopniu do powstałego jeszcze w połowie lat 80. kierunkowego planu ich przebiegu (w dużej mierze nawiązuje również swym kształtem do przebiegu szlaków równoleżnikowych, tzw. dróg „Drang nach Osten”, wyjątkiem jest tu szlak południkowy – autostrada A1)? Czy przebieg ich jest optymalny z punktu widzenia zaspokajania naszych potrzeb społeczno-gospodarczych, czyli naszego popytu wewnętrznego?

⁵⁰ Wzrost mobilności społeczeństwa, motoryzacji i decentralizacja przewozów generowały znaczące dochody budżetowe, które nie przekładały się na inwestycje infrastrukturalne.

⁵¹ W. Suchorzewski, *Transport w „Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju”*, Warszawa 2005, s. 9.

⁵² Po roku 2004 system prawny okazał się też niedostosowany do unijnych dyrektyw środowiskowych, Zespół ekspertów naukowych, *Ekspercki Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, Warszawa 2008, s. 46.

⁵³ Hipoteza konwergencji gospodarczej formułuje twierdzenie, iż gospodarki biedniejsze, tj. zaczynające rozwój z niższym poziomem kapitału i produktu na 1 mieszkańca, osiągają wyższe stopy wzrostu i tym samym niwelują zapóźnienia w stosunku do krajów bogatszych. Hipoteza ta opiera się na modelu wzrostu gospodarczego nazwanego modelem Solowa.

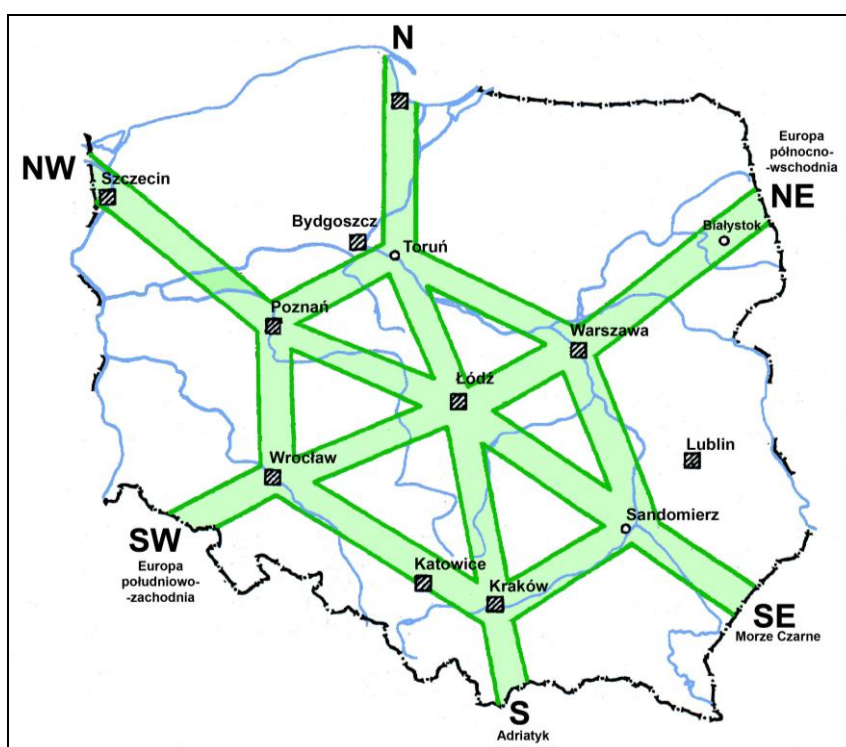
⁵⁴ *Aprecjacja pieniądza* – wzrost kursu waluty krajowej względem walut zagranicznych, powstały w wyniku przewagi popytu nad podażą, oznaczający wzrost siły nabywczej waluty. Aprecjacja pieniądza jest często konsekwencją deflacji.

⁵⁵ *Suburbanizacja* (ang. *suburb* – przedmieście) to jedna z faz rozwoju miasta. Polega ona na wyludnianiu się centrum i rozwoju strefy podmiejskiej. Wynikiem suburbanizacji jest rozwój infrastruktury (zabudowa mieszkaniowa, punkty handlowo-usługowe, połączenia komunikacyjne itp.) na obszarach podmiejskich oraz tworzenie się tzw. miast – sypialni, których mieszkańcy dojeżdżają do pracy do centrum.

⁵⁶ Proces polegający na zrywaniu i osłabianiu więzi między centrum miasta a otaczającym go regionem i zastępowaniu ich relacjami z całym kontynentem, a nawet światem. Towarzyszy temu zjawisko powstawania nieciągłości użytkowania przestrzeni zurbanizowanej. Obszar wokół metropolii przejmuje jedynie funkcje sypialniane i rekreacyjne. Główne miasta stają się węzłami przepływów handlowych, informacyjnych i naukowych. W ten sposób tworzą się duże nierówności przestrzenne, objawiające się dominacją metropolii nad resztą regionu.

⁵⁷ Minusem było usunięcie z rządowych planów niektórych odcinków planowanych do wybudowania autostrad, np. A3 czy A8 i zamiana ich na drogi ekspresowe.

Na te pytania trudno uzyskać jednoznaczne odpowiedzi, jednak uważam, że tworzenie sieci w układzie szachownicowym było błędem, ponieważ lepszym rozwiązaniem jest tworzenie sieci liniowych w układzie heksagonalnym (rys. 13). Układ ten w sposób bardziej racjonalny zaspokaja potrzeby mieszkańców i funkcjonujących podmiotów gospodarczych, jak również sprzyja rozwojowi polityki regionalnej poszczególnych obszarów, w tym północno-wschodnich (obszary te są w obecnym układzie bardzo marginalizowane). Z punktu analizy popytu wewnętrznego najbardziej zaskakującym elementem jest brak, wśród obecnych priorytetów inwestycyjnych, postulatu wzmocnienia powiązań między dwoma ośrodkami o największym potencjale demograficznym i gospodarczym, tj. aglomeracją warszawską i konurbacją górnośląską. Na uwagę zasługuje również fakt, że brak jest należytych połączeń między głównymi ośrodkami rozwojowymi, tj. aglomeracjami: Warszawą, Trójmiastem, Poznaniem, Wrocławiem i Krakowem (zaliczyłbym do nich również duże miasta we wschodnich regionach, takie jak Białystok czy Rzeszów).

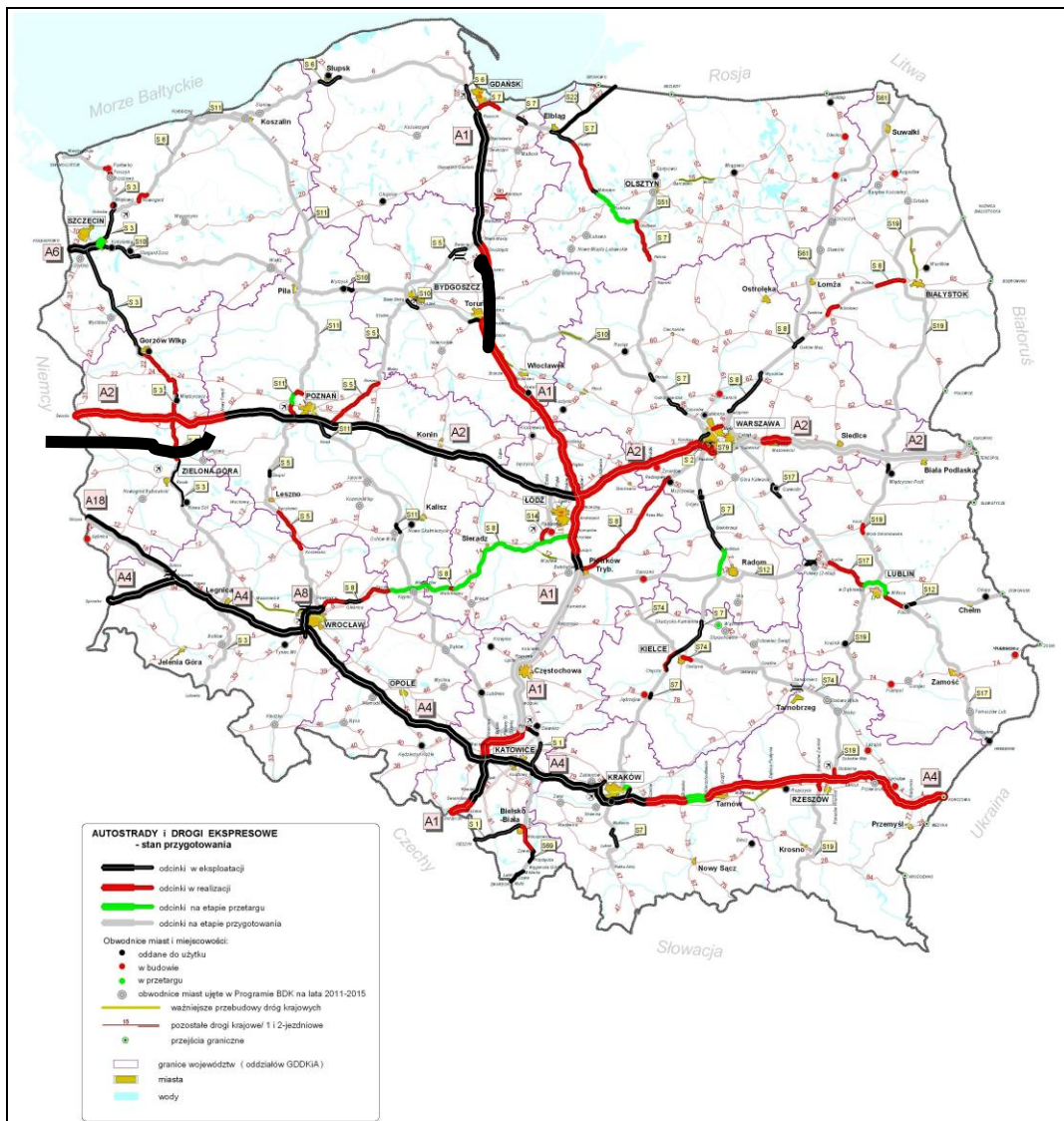


Rys. 13. Przykład sieci liniowej w układzie heksagonalnym

Źródło: T. Otremba, *Wyżyna Polska. O zachowaniu całości i niepodległości Polski*, Wyd. Regnum, Gdańsk 1997, s. 248

Chociaż obecny układ sieci autostrad (rys. 14) przechodzi przez większość głównych ośrodków gospodarczych to nie łączy ich ze sobą w sposób optymalny. Konsekwencją braku tych połączeń jest nie tylko mniejsza wymiana towarów i usług, niższy przepływ ruchu turystycznego, zarówno krajowego, jak i zagranicznego, ale również ograniczenie przepływów pozytywnych impulsów z dużych aglomeracji do ośrodków mniejszych, tj. byłych miast wojewódzkich, a obecnie powiatowych. Skutkiem tego jest rosnąca polaryzacja społeczno-gospodarcza i „wymywanie” różnorodnych, najczęściej najbardziej pożądanых funkcji wyższego rzędu z obszarów peryferyjnych.

Taka sytuacja powoduje, że na przykład ruch turystyczny, szczególnie zagraniczny, skierowany jest niemal wyłącznie do największych miast (najczęściej do miast, które posiadają najlepsze drogi, porty lotnicze i połączenia międzynarodowe) oraz do zaledwie kilku regionów turystycznych (np. Pobrzeże Szczecińskie i Koszalińskie, Karakonosze, Beskidy Zachodnie, Tatry, Bieszczady i niektóre części Pojezierza Mazurskiego)⁵⁸. Mam wrażenie, że jest to po części spowodowane tym, że w naszym kraju inwestycje transportowe dość często są planowane i realizowane tylko, dlatego, że są zgodne z interesami różnych grup o charakterze lokalnym, regionalnym, sektorowym czy kapitałowym i dość często są elementem gry politycznej partii rządzących. Myślę, że takie działanie w jakimś stopniu przyczyniło się do wykreślenia autostrad A3 i A8 z rządowych projektów.

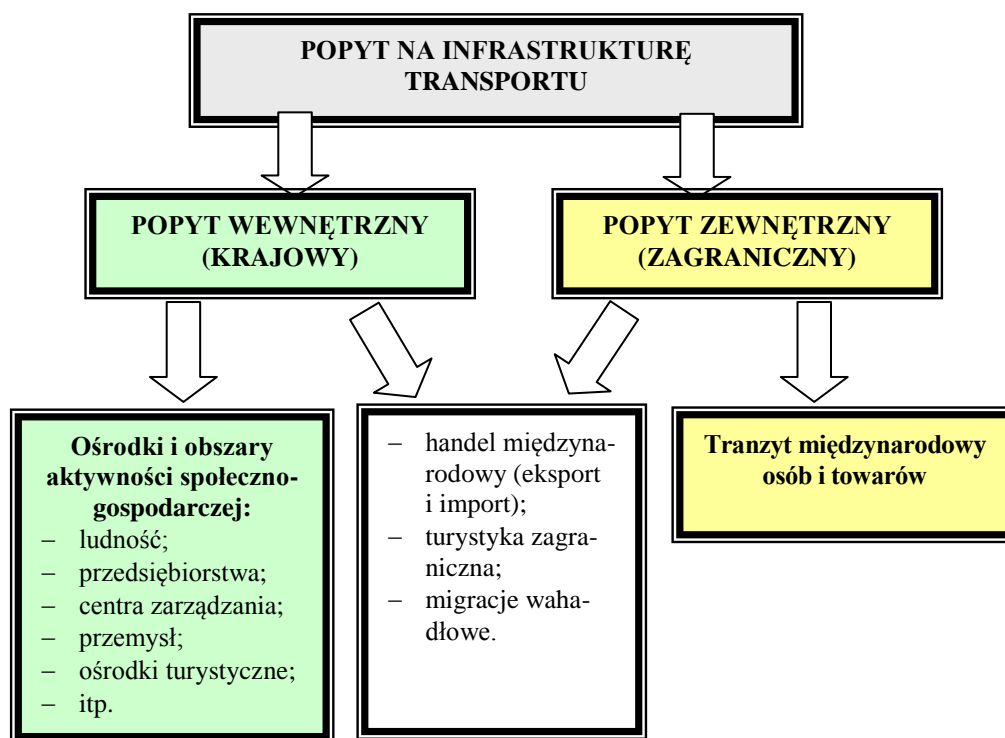


Rys. 14. Aktualny układ autostrad i stan ich przygotowania

Źródło: Materiały poglądowe GDDKiA

⁵⁸ T. Komornicki, P. Szleszyński, G. Węclawowicz, *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, [w:] „Przegląd komunikacyjny”, nr 6/2006, Warszawa 2006, s. 14.

Czy wreszcie nie powinniśmy się zastanowić nad tezą, że układ naszych autostrad jest tylko „przedłużeniem” polityki zagranicznej wielkich europejskich mocarstw, takich jak Niemcy czy Rosja, ponieważ układ równoleżnikowy przebiegu autostrad sprzyja takiemu stwierdzeniu. Nie staramy się wykorzystać naszego położenia geograficznego, szczególnie w aspekcie korytarzy transportowych UE, w tym korytarza Północ – Południe, spinającego Szwecję, Finlandię, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Austrię oraz Włochy, czyli łączącego ze sobą trzy baseny morskie⁵⁹ i tworzyć układ południkowy (np. dodatkowa autostrada na kierunku Wrocław – Poznań – Szczecin). Dla Polski jest to bardzo ważne, ponieważ w dokumentach unijnych widoczna jest koncepcja rozwoju basenu Morza Bałtyckiego, który jest traktowany jako obszar o dużym potencjale wzrostu gospodarczego⁶⁰. Oczywiście, położenie Polski w Europie Środkowej, w strefie pośredniej pomiędzy centralną a peryferyjną strefą Unii Europejskiej sprzyja możliwości tworzenia odpowiedniej polityki tranzytowej na kierunku Wschód – Zachód, jednak musimy pamiętać, że układ ten musi przede wszystkim zaspokajać nasze potrzeby wewnętrzne (rys. 15), a nie interesy sąsiadów.



Rys. 15. Rodzaje popytu na infrastrukturę transportu w układzie ponadlokalnym

Źródło: T. Komornicki, P. Szleszyński, G. Węclawowicz, *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, [w:] „Przegląd komunikacyjny”, nr 6/2006, Warszawa 2006, s. 13

Nie możemy również zapomnieć o kwestii związanej z tranzytem międzynarodowym przebiegającym przez nasz kraj. Z punktu widzenia tranzytu, nasze położenie

⁵⁹ Transport powinien się odbywać poprzez Morze Czarne, Morze Śródziemne, kierując drogą lądową (najlepiej transportem kolejowym) do basenu Morza Bałtyckiego.

⁶⁰ B. Liberadzki, *Europejska polityka tranzytowa*, opracowanie zwarte na temat: *Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski*, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2007, s. 10.

geopolityczne wydaje się dość korzystne, gdyż sąsiadujemy bezpośrednio z Niemcami – krajem o największym potencjale gospodarczym i ludnościowym w UE, graniczymy przez Morze Bałtyckie z najbardziej zaawansowanymi technologicznie krajami Unii – państwami Nordyckimi oraz stanowimy zewnętrzną granicę Unii Europejskiej⁶¹. Dlatego też powinniśmy starać się pogodzić przebieg naszych autostrad tak, aby z jednej strony dążyć do maksymalnego wykorzystania ruchu tranzytowego z racji tego, że Unia Europejska jest tak dużą przestrzenią społeczno-gospodarczą, tak wielką globalną gospodarką, że musi zarówno importować, jak również eksportować swoje towary w różne obszary świata, ale z drugiej strony dążyć do przebiegu, który pozwoli rozwijać się gospodarczo naszym regionom. Myślę, że polityka tranzytowa nie powinna tutaj odgrywać priorytetowej roli, ponieważ jak łatwo zauważyć, dla Unii Europejskiej korytarze transportowe przez Polskę nie będą jedynym rozwiązaniem tranzytu na wschód, a i wschodni partnerzy będą omijać nasz kraj z różnych, nie koniecznie racjonalnych, względów (typowym przykładem jest rozbudowa rosyjskich portów nad Morzem Bałtyckim do połączeń „autostradami morskimi”⁶² z pominięciem terytorium Polski, czy budowa gazociągu północnego do transportu gazu ziemnego z Rosji do Niemiec). Tranzyt musi więc stanowić aktywność polityczną, wspierającą wybrane regiony o dużej aktywności gospodarczej⁶³ i stanowić ważny element naszej polityki zagranicznej.

Oczywiście, największym problemem polityki transportowej państwa w zakresie budowy autostrad wydaje się być jednak inercja planowania przestrzennego, która uwidacznia się na wszystkich poziomach inwestycji transportowych od układu sieci autostrad począwszy (program budowy autostrad w obecnym kształcie powstawał w latach 70.), a na rozwiązaniach komunikacyjnych aglomeracji miejskich skończywszy (duża kongestia⁶⁴, brak obwodnic, linii metra czy słabo rozwinięta komunikacja miejska). Bezpośrednie jej przyczyny wydają się być na ogół wszystkim znane: niedobory finansowe państwa, wydatki ponoszone na wykup gruntów pod nowe inwestycje, ryzyko polityczne uwidaczniające się brakiem podejmowania przełomowych decyzji, brak odwoływania się do rzetelnych analiz zróżnicowań przestrzennych i regionalnych popytu na transport, jak również nieuwzględnianie rozkładu ruchu po zrealizowaniu etapów planowanych inwestycji. W rezultacie ustala się błędną hierarchię priorytetów inwestycyjnych, często oderwaną od aktualnego popytu⁶⁵. Jeżeli do tego wszystkiego dodamy jeszcze mały potencjał gospodarczy naszego kraju, to mamy cały obraz zapóźnień w tworzeniu nowoczesnej sieci autostrad. Dlatego w obecnej sytuacji geopolitycznej nasz kraj bez wsparcia finansowego z zewnątrz (pozyskiwanie środków unijnych, szukanie korporacji budowlanych z własnym prywatnym kapitałem czy pożyczki z banków europejskich na poczet EURO 2012) nie jest w stanie realizować jakiegokolwiek własnej polityki transportowej. Niestety stworzona w ten sposób sytuacja gospodarcza sprzyja

⁶¹ Zespół ekspertów naukowych, op. cit., s. 13.

⁶² Autostrady morskie (ang. sea motoways) – koncepcja europejskiej polityki tranzytowej, polegająca na przesunięciu przewozów drogą lądową wzdłuż Bałtyku na morza (Morze Czarne, Morze Śródziemne).

⁶³ J. Kleniewski, *Międzynarodowe korytarze tranzytowe w relacjach wschód – zachód i północ – południe*, opracowanie zwarte na temat: Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2007, s. 48.

⁶⁴ Kongestia (ang. *congestion*) oznacza skupienie, nagromadzenie, zatłoczenie lub przeciążenie ruchu na szlakach komunikacyjnych. Popularnie nazywana jest „korkiem drogowym”.

⁶⁵ T. Komornicki, P. Szleszyński, G. Węclawowicz, *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, [w:] „Przegląd Komunikacyjny”, nr 6/2006, Warszawa 2006, s. 13.

realizacji polityki transportowej UE, w tym szczególnie polityki Niemiec oraz coraz bardziej rozwijającej się gospodarczo Rosji. Zapóźnienia infrastrukturalne są tak duże, że posiadane własne środki budżetowe nie wystarczą na wszystkie niezbędne inwestycje nawet, jeśli uwzględnimy transfery z budżetu Unii Europejskiej oraz napływ inwestorów zagranicznych.

PODSUMOWANIE

Program Budowy Autostrad w Polsce jest jednym z największych wyzwań infrastrukturalnych w powojennej historii Europy Środkowo-Wschodniej. Dążenie Polski do integracji z UE przyczyniło się do tego, że zadaniem priorytetowym dla państwa stała się poprawa warunków drogowych, między innymi poprzez wybudowanie nowoczesnej infrastruktury sieci autostrad. Plan ten nie został w pełni zrealizowany i obecnie polska sieć autostrad jest bardzo uboga w porównaniu do innych krajów Unii Europejskiej. Do połowy grudnia 2011 roku oddano do użytku jedynie około 1100 km z 2000 km przewidzianych do wykonania. Z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego jest to liczba bardzo skromna i nie zaspokaja potrzeb wewnętrznych naszego kraju. To wszystko prowadzi do jednego zasadniczego wniosku, a mianowicie, że mimo wzmoczonego wysiłku, w dalszym ciągu brak jest spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, po części zintegrowanego z systemem europejskim.

Oczywiście nie podlega żadnej dyskusji fakt, że integracja europejska i dostęp do funduszy unijnych, członkostwo w NATO oraz inne porozumienia i umowy międzynarodowe, dotyczące sektora transportu i jego poszczególnych części są rzeczą ważną i narzucają nam pewne rozwiązania, dotyczące przebiegu sieci komunikacyjnej, lecz musimy pamiętać, że stworzona koncepcja narodowego systemu przebiegu autostrad musi zapewnić korzyści przede wszystkim dla rozwoju Polski, a nie naszych sąsiadów. Rozbudowa i modernizacja polskiej infrastruktury transportowej powinna być prowadzona na podstawie ilościowego, gałęziowego i przestrzennego rozkładu potrzeb przewozowych przede wszystkim naszego kraju, a dopiero później w powiązaniu z działaniami zmierzającymi do zrealizowania wymogów i ustaleń w ramach członkostwa UE. Nie może być tak, że marginalizuje się rolę popytu wewnętrznego jako czynnika kształtującego docelową sieć autostrad nad czynnikiem supremacji potrzeb UE. Celowym powinno tu być raczej godzenie obu tych rodzajów popytu, niż tworzenie różnic pomiędzy nimi⁶⁶.

To wszystko powoduje, że musimy dążyć do realizacji podstawowego celu polityki transportowej państwa, jakim jest zdecydowana poprawa jakości systemu transportowego przy równoczesnym uwzględnieniu zasady równoważenia jego rozwoju w układzie gałęziowym i terytorialnym. Stosowanie tej zasady zapewni równowagę między czynnikami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi, ochrony środowiska oraz potrzebami obronnymi państwa. Dlatego chciałbym przedstawić własny układ sieci autostrad, jaki powinien powstać na terytorium naszego kraju (rys. 16), a tworzenie jego kształtu oparłem na podstawie własnej analizy geopolitycznej przedstawionej po części w artykule. Uważam, że zaproponowany przebieg autostrad z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego, militarnego czy integracyjnego (zapewnienie integracji przestrzennej kraju) jest rozwiązaniem zdecydowanie lepszym od obecnie realizowanego, który jest tylko namiastką naszych potrzeb komunikacyjnych, dlatego że jego główny

⁶⁶ Ibidem, s. 13.

nacisk położony jest nie na budowę autostrad, a na budowę dróg ekspresowych, co może stanowić barierę hamującą wzrost gospodarczy kraju.



Rys. 16. Proponowany układ przebiegu sieci autostrad

Źródło: Opracowanie własne

Układ ten, po pierwsze, pozwala w sposób równomierny rozwijać obszary regionalne, w tym przede wszystkim obszar wschodni i północny, czyli racjonalnie zaspokaja istniejący popyt ze strony powiązań wewnętrznych i zewnętrznych, w tym również międzynarodowych przewozów tranzytowych. Po drugie, łączy w sposób optymalny duże aglomeracje miejskie⁶⁷. Takie połączenie powinno spowodować wzmocnienie roli dużych aglomeracji miejskich w wymianie krajowej i międzynarodowej, a co za tym idzie podniesie ich rangę w skali całej UE. Układ współpracujących ośrodków metropolitalnych typu Wrocław – Poznań – Szczecin mógłby stać się pewną przeciwwagą dla wpływów obszaru metropolitalnego, jakim jest obecnie Berlin. Po trzecie, połączyłby w sposób optymalny kierunek południowo-zachodni z północno-wschodnim oraz północno-zachodni z południowo-wschodnim, które w obecnych planach rządowych są marginalizowane, a to powinno podnieść konkurencyjność tych obszarów oraz popra-

⁶⁷ Obecnie, np. w Polsce południowo – zachodniej miasto Wrocław ma zdecydowanie lepsze połączenie z Berlinem czy Dreznem, niż z Warszawą, Łodzią, Poznaniem czy Szczecinem.

wić dostęp do rynków pracy. I po czwarte, przyczyniłby się do rozwoju turystyki naszych głównych regionów, zmniejszyłby zanieczyszczenie środowiska naturalnego, a także ograniczyłby straty ekonomiczne wynikające z dużych kosztów generowanych przez kongestię, co w obecnej trudnej sytuacji ekonomicznej całej UE jest nie bez znaczenia.

Myślę, że przedstawione argumenty jednoznacznie pokazują, że celowym byłoby ponowne przeanalizowanie istniejącego stanu infrastruktury autostrad i wyciągnięcie z niej odpowiednich daleko idących wniosków.

LITERATURA

1. Czasopismo „Drogowiec”, nr 9 z 5 marca 1939 r.
2. Czasopismo „Drogownictwo”, nr 1 i 2 z 1946 r., nr 4 z 1976 r.
3. Jacyna M., *Modelowanie i ocena systemów transportowych*, Wyd. Oficyna Wydawnicza PW, Warszawa 2009.
4. Kleniewski J., *Międzynarodowe korytarze tranzytowe w relacjach wschód – zachód i północ – południe*, opracowanie zwarte na temat: Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2007.
5. Komornicki T., Szleszyński P., Węclawowicz G., *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, [w:] „Przegląd komunikacyjny”, nr 6/2006, Warszawa 2006.
6. Koziarski S., *Przekształcenia infrastruktury transportowej w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2010.
7. Liberadzki B., *Europejska polityka tranzytowa*, opracowanie zwarte na temat: Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2007.
8. Otremba T., *Wyżyna Polska. O zachowaniu całości i niepodległości Polski*, Wyd. Regnum, Gdańsk 1997.
9. Potrykowski M., Taylor Z., *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, wyd. PWN, Warszawa 1982.
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 r w sprawie ustalenia kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych.
11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 23 stycznia 1996 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad i dróg ekspresowych.
12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym.
13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 sierpnia 2003 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym.
14. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r.
15. Strony internetowe: GDDKiA, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

16. Suchorzewski W., *Transport w „Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju”*, Warszawa 2005.
17. Załącznik do decyzji nr 28/72 Prezydium Rządu z dnia 15 marca 1972 r.
18. Załącznik nr 2, Postanowienie nr 55/85 Prezydium Rządu z dnia 14 czerwca 1985 r.
19. Zespół ekspertów naukowych, *Ekspertycki Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, Warszawa 2008.

GEOPOLITICS OF MOTORWAYS

Summary

The author of the article presents the geopolitical analysis of the current arrangement of motorways in Poland. The article includes a historical outline of establishing the network of motorways and an analysis of strategic documents concerning their planning. The article also shows the causes of their present arrangement and analyses the needs for changing it as it is now because of its disintegrating influence on the social and economic development. Moreover, the article presents a new original arrangement of a motorway network which should contribute to the economic development of Poland.

Keywords: *geopolitics, motorways, transport policy*