

Krzysztof Mrówczyński¹⁾

Stan obecny i plany rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce

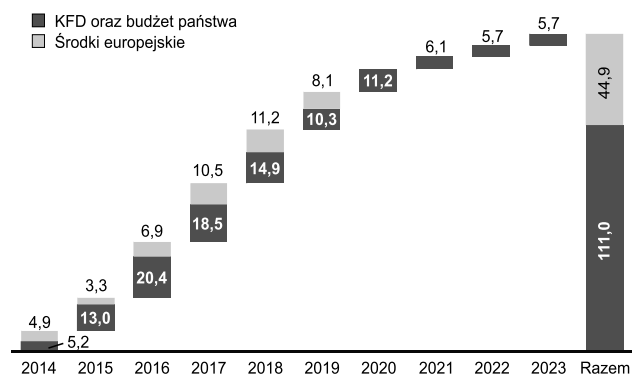
DOI: 10.15199/33.2015.04.12

Infrastruktura drogowa jest jednym z tych obszarów, w których ewidentnie odnotowano korzyści z członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Z pomocą funduszy wspólnotowych na przestrzeni pierwszych 10 lat po akcesji Polski do UE udało się dokonać ogromnego skoku cywilizacyjnego. W tym czasie wybudowano ponad 2 tys. km nowych autostrad i dróg ekspresowych. Stworzyły one zarys docelowej sieci dróg, na którą przyjdzie nam poczekać jeszcze kolejne 15 – 20 lat.

Dokonania i ambitne plany

Realizacja rządowego programu w latach 2004 – 2013 pochłonęła łącznie ponad 140 mld zł. Dużą część tej kwoty pokryła Unia Europejska, choć większość i tak została sfinansowana ze środków krajowych. Kulminacja wydatków drogowych przypadła na 2011 r., w związku z organizacją mistrzostw Europy w piłce nożnej. GDDKiA wypłaciła wówczas generalnym wykonawcom ponad 26 mld zł. W kolejnych latach nakłady spadały, gdyż kończyły się środki europejskie przewidziane na ten cel w ramach poprzedniej perspektywy budżetowej. W 2014 r. osiągnęły one poziom ok. 10 mld zł.

Obecnie wkraczamy w drugi etap wielkiego projektu, którego celem jest zbliżenie krajowej infrastruktury transportowej do zachodnioeuropejskich standardów. Na budowę nowych oraz modernizację istniejących dróg ponownie zostały przeznaczone znaczne środki finansowe zarówno z funduszy unijnych (w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko), jak i krajowych. Zgodnie z rządowym projektem, przedstawionym pod koniec 2014 r., **łącznie nakłady na budowę i modernizację dróg krajowych w latach 2014 – 2023 (rysunek) mają przekroczyć 155 mld zł.** Niecałe 30% tej kwoty (ok. 45 mld zł) będzie pochodziło ze źródeł unijnych w ramach perspektywy budżetowej 2014 – 2020. Zgodnie z najnowszymi rządowymi planami środki wspólnotowe na cele drogowe mają być w pełni wykorzystane do 2019 r. Po tym okresie



Rządowy plan wydatków na drogi krajowe w latach 2014 – 2023 wg głównych źródeł finansowania

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

¹⁾ Ekspert ds. Analiz Sektorowych Banku Pekao S.A.;

wydatki na drogi prawdopodobnie znacznie się skurczą (do średniorocznego poziomu ok. 6 mld zł). Strukturę źródeł finansowania budowy autostrad i dróg ekspresowych dopełnić mają środki bezpośrednio z budżetu centralnego (blisko 50 mld zł) oraz Krajowego Funduszu Drogowego (ok. 60 mld zł).

Kulminacja planowanych działań inwestycyjnych ma nastąpić w latach 2016 – 2018, przy czym nakłady w każdym roku powinny przekroczyć poziom 25 mld zł, a w 2017 r. ma paść rekordowy wynik ponad 29 mld zł. W tym czasie Polska będzie ponownie największym placem budowy dróg w Europie. O tym jak w rzeczywistości rozłożą się w czasie prace budowlane, a tym samym wydatki na drogi, zadecyduje jednak wiele czynników, w tym sprawność działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Priorytetem „ekspresówki”

W najbliższych latach rozbudowana zostanie głównie sieć dróg ekspresowych (tabela) łącząca między sobą najważniejsze polskie miasta. Rządowy projekt zakłada, że połączenie ekspresowe lub autostradowe z Warszawą uzyskają wszystkie miasta wojewódzkie w kraju. Celem programu na najbliższe dziesięciolecie jest zwiększenie gęstości sieci dróg z obecnych 4 km/1000 km² do 10 km/1000 km², co będzie możliwe dzięki oddaniu do użytkowania 1700 km nowych odcinków dróg. **Program zakłada** (tabela):

- dokończenie południowej obwodnicy Warszawy w ciągu drogi ekspresowej S2;
- budowę dodatkowych 180 km trasy S3 – po jej realizacji w użytkowaniu znajdować się będzie blisko 390 km tej drogi ekspresowej;
- oddanie do użytkowania ponad 270 km drogi ekspresowej S5, która połączy Wrocław z Poznaniem, Bydgoszczą i Grudziądem (obecnie w użytkowaniu znajduje się jedynie ok. 100 km tej drogi);
- budowę blisko 330 km drogi ekspresowej S6, łączącej Szczecin z Trójmiastem (obecnie zrealizowano niewiele ponad 50 km);
- budowę ponad 380 km drogi ekspresowej S7, w tym blisko 17-kilometrowego odcinka w trudnym, górzystym terenie (Lubień-Rabka), z najdłuższym w Polsce tunelem pod górą Luboń (o długości 2,1 km) – po zakończeniu prac status drogi ekspresowej posiadać będzie 630 z docelowych 687 km tej trasy;
- utworzenie dodatkowych 105 km trasy S8, które umożliwią m.in. połączenie drogą ekspresową Warszawy z Białymstokiem;
- oddanie do użytkowania 127 km drogi ekspresowej S17, która połączy Warszawę z Lublinem oraz 157 km drogi ekspresowej S19 na odcinku między Lublinem a Rzeszowem;
- połączenie Olsztyna z ciągiem trasy S7, dzięki 28-kilometrowemu odcinkowi drogi ekspresowej S51;
- budowę brakujących 192 km drogi ekspresowej S61, łączącej Ostrów Mazowiecką (a tym samym Warszawę) z Augustowem i dalej z granicą polsko-litewską.

Znacznie mniej powstanie natomiast autostrad, gdyż jedynie ok. 70 km (odcinek Pyrzowice – Częstochowa w ciągu autostrady

Aktualny status inwestycji drogowych w ciągu najważniejszych autostrad i dróg ekspresowych

Trasa	Odcinek	Długość [km]	Obecny status	Planowane ukończenie	Wykonawca(y)
A1	Stryków-Tuszyn	37	w realizacji	2016	Strabag i Budimex, Mota-Engil
	Pyrzowice-Częstochowa	57	w przetargu	2018	?
A2	Warszawa – obwodnica Mińska Maz.	15	wybrany wykonawca projektu odcinka (Mosty Katowice)	2020	?
A4	Rzeszów-Jarosław	41	w realizacji	2016	Budimex i Strabag
S2	w. Puławska – w. Lubelska	19	w przetargu	2019	?
S3	II jezdnia obwodnicy Gorzowa Wlkp. i Międzyrzecza	18	w realizacji	2017	Dragados, Budimex
	Sulechów-Nowa Sól	62	w przetargu	2018	?
	Nowa Sól-Legnica	82	przetargi rozstrzygnięte, trwają przygotowania do realizacji	2018	Dragados, Mirbud, Salini/Todini/Export-Tribex, Budimex/Ferrovial Agroman
	Legnica-Bolków	36	w przetargu	2019	?
S5	Nowe Marzy-Bydgoszcz	74	w przetargu	2019	?
	Bydgoszcz-Mielno	54	w przetargu	?	?
	Mielno-Gniezno	18	w realizacji	?	Budimex
	Poznań-Wronczyn	16	w przetargu	?	?
	Wronczyn-Radomicko	35	w przetargu	?	?
	Radomicko-Kaczkowo	29	w przetargu	?	?
S6	Korzeńsko-Wrocław	48	w realizacji	?	Budimex/Heilit+Woerner, Dragados, Astaldi
	Szczecin-Koszalin	140	w przetargu	2018	?
	Koszalin-Słupsk	45	w przygotowaniu	2019	?
	Słupsk-Lębork	50	?	2020	?
	Lębork-Obwodnica Trójmiasta	61	?	?	?
	Obwodnica Trójmiasta	33	?	?	?
	Koszwały-Elbląg	40	w przetargu	2019	?
S7	Miłomłyn-Olsztynek	48	częściowo w realizacji, na pozostałych odcinkach w fazie przetargowej	?	Budimex
	Nidzica-Napierki	22	w realizacji	?	Strabag
	Napierki-Płońsk	71	w przygotowaniu	?	?
	Warszawa-Grójec	29	w przygotowaniu	2021	?
	Obwodnica Radomia	25	w przetargu	?	?
	Radom – granica woj. mazowieckiego	22	w realizacji	?	Dragados
	Granica woj. mazowieckiego – Skarżysko-Kamienna	8	w przetargu	?	?
	Chełmno-Jędrzejów	22	w realizacji	?	Salini
S8	Jędrzejów – granica woj. świętokrzyskiego	20	w realizacji	?	Budimex
	Granica woj. świętokrzyskiego – Kraków	56	w przygotowaniu	?	?
	Lubień-Rabka	17	w przetargu	?	?
	Salomea-Wolica	14	w realizacji	2016	Strabag
	w. Powązkowska – w. Modlińska	6	w realizacji	2016	Metrostav
S8	Marki-Radzymin	15	w realizacji	2017	Salini, Astaldi
	Radziejowice-Warszawa	22	w przetargu	2018	?
	Wyszów – granica woj. mazowieckiego	39	w przetargu	?	?
	Granica woj. mazowieckiego – Zambrów	15	w realizacji	?	Rubau Polska
	Wiśniewo-Mężenin	15	w realizacji	?	Astaldi
	Mężenin-Jeżewo	14	w realizacji	?	Astaldi

Źródło: GDDKiA, informacje prasowe

A1 oraz w. Lubelska – Mińsk Mazowiecki w ciągu autostrady A2). Oprócz tego przewiduje się budowę 35 obwodnic miast łącznej długości 366 km.

Budowa wszystkich wymienionych odcinków nowych dróg realizowana w ramach perspektywy budżetowej 2014 – 2020 ma kosztować ponad 90 mld zł. Blisko 15 mld pochłonie kontynuacja działań realizowanych w ramach programu na lata 2011 – 2015. W grupie tej znajdują się inwestycje związane z budową wybranych odcinków takich tras, jak: autostrada A1 (Stryków – Tuszyn), A4 (Rzeszów – Jarosław), S3, S5, S8, S17 czy S69. Projekty te znajdują się obecnie na etapie budowy, a ich ukończenie planowane jest

w najbliższych latach. Pozostałą kwotę (blisko 50 mld zł) z całkowitej puli ponad 155 mld zł, przewidzianej na lata 2014 – 2023 stanowią środki z budżetu państwa, które zostaną przeznaczone na dalszą modernizację dróg krajowych. Podjęty w tym zakresie wysiłek inwestycyjny doprowadził w ostatnich 10 latach do znacznej poprawy jakości użytkowanej infrastruktury drogowej. Świadczą o tym statystyki prowadzone przez GDDKiA. W momencie wejścia Polski do Unii Europejskiej oceniono, że w dobrym stanie technicznym jest jedynie 45,5% dróg krajowych, a w 2014 r. było już blisko 2/3 szlaków komunikacyjnych. Odsetek dróg w złym stanie technicznym zmalał w tym czasie z 26% do 12,5%.

Zgodnie z planami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad inwestycje drogowe mają ruszyć z impetem już w tym roku, a w przyszłym wznieść się do poziomu nienotowanego od 2011 r. Na końcowe efekty prac przyjdzie nam jednak poczekać nieco dłużej. W tym i kolejnym roku przyrost sieci szybkich dróg będzie raczej niewielki. W 2015 r. planuje się oddanie jedynie 56 km nowych tras, w 2016 r. niewiele ponad 100 km. Na ten rok planowane jest m.in. oddanie do użytkowania wylotówki z Warszawy w kierunku Katowic (odcinek drogi ekspresowej S8, omijający wiecznie zakorkowany Raszyn), a także ukończenie budowy odcinka Trasy AK pomiędzy węzłami Powązkowska i Modlińska. Kolejny rok ma z kolei przynieść m.in. otwarcie dwóch innych ważnych odcinków – 41 km autostrady A4 pomiędzy Rzeszowem i Jarosławem (które będzie oznaczało de facto finał prac nad autostradowym korytarzem Wschód-Zachód w południowej części kraju) oraz blisko 40 km autostrady A1 pomiędzy Strykowem i Tuszynem, która odciążą Łódź od ruchu tranzytowego, skracając przy tym czas przejazdu z Warszawy do Wrocławia. Największego przyrostu nowych dróg należy oczekiwać dopiero w latach późniejszych.

Szanse i zagrożenia

Zgodnie z programem budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2014 – 2023 zaplanowane działania inwestycyjne są dość mocno rozłożone w czasie, co powinno ułatwić ich optymalną realizację. Z kilku powodów program powinien być kołem zamachowym polskiej gospodarki i przyczynić się do szybszego wzrostu inwestycji, a tym samym PKB w tym i dwóch kolejnych latach. W dłuższej perspektywie rozwój nowoczesnej infrastruktury drogowej może skutkować wzrostem atrakcyjności Polski w oczach inwestorów zagranicznych. Stanowi on również szansę dla firm budowlanych.

Realizacja programu obarczona jest jednak pewnym ryzykiem wynikającym z otoczenia makroekonomicznego i politycznego, którego liczne elementy (np. kryzys na Ukrainie, sytuacja zadłużeniowa Grecji i innych krajów południa strefy euro) mogłyby potencjalnie spowodować wzrost gospodarczy kraju do poziomu niższego od zakładanego, co automatycznie przełożyłoby się na obniżoną zdolność państwa do współfinansowania tak dużych inwestycji. Podobne skutki mogą być też wynikiem przeciągania się inwestycji w czasie, spowodowanego np. czynnikami natury prawnej, problemami generalnych wykonawców, niekorzystnymi warunkami pogodowymi, ewentualnymi przetarasowaniami władz na szczeblu centralnym czy też niegospodarnością głównych decydentów. Z występowaniem tego rodzaju zjawisk mieliśmy do czynienia przy okazji realizacji poprzednich programów. Umiejętne stawienie czoła podobnym trudnościom jest jednym z kluczowych warunków dokonania kolejnego skoku cywilizacyjnego, który znów przybliży nas nieco do elitarnego grona krajów wysoko rozwiniętych.