ZWIĄZKI POMIĘDZY ROZWOJEM GOSPODARCZYM REGIONU A STANEM INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

W artykule przedstawiono w krótkim opisie powiązania występujące między rozwojem gospodarczym regionu, a stanem infrastruktury drogowej. Regionem wybranym do porównań i analizy badanych związków jest Polska Wschodnia. W pierwszej kolejności omówiono charakterystykę wytypowanego regionu. Następnie opisano ogólny stan zagospodarowania transportowego kraju w aspekcie infrastruktury drogowej. W ostatniej części artykułu omówiono kwestie wzrostu gospodarczego regionu w odniesieniu do jego sytuacji infrastrukturalnej, w związku ze stanem i rozwojem sieci drogowej. Przedstawiony materiał został zakończony podsumowaniem, w którym uwypuklono fakt istnienia badanych związków.

WSTĘP

Znaczny wpływ na rozwój gospodarczy, a także społeczny danego regionu ma poziom rozwoju infrastruktury drogowej. Inwestycje w infrastrukturę transportu samochodowego mają pozytywne następstwa popytowo – podażowe w skali całego kraju. Sytuacja ta wpływa na istotę poszukiwania związków pomiędzy stanem rozwoju infrastruktury drogowej, a rozwojem regionu. Brak inwestycji w tym obszarze może prowadzić do ograniczania rozwoju, wpływając na pogłębianie się różnic rozwojowych pomiędzy poszczególnymi obszarami, co jest mocno zauważalne zwłaszcza w regionach problemowych m.in. Polski Wschodniej. Również brak odpowiedniej liczby kilometrów dróg najwyższej klasy technicznej o wysokim standardzie wpływa na wzrost kosztów transportu, jak także na uciążliwość przewozów (niedostateczna liczba obwodnic). Ponadto czynniki te oddziałują negatywnie na środowisko człowieka, tj. nadmierna emisja spalin, zbyt duży hałas, zatłoczenie czy nieodpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

1. POLSKA WSCHODNIA - REGION WYBRANY DO ANALIZY BADANYCH ZWIĄZKÓW

1.1. Charakterystyka wybranego regionu

W pierwszej części artykułu określono cechy regionu przyjętego do analizy. Regionem tym jest Polska Wschodnia, z uwzględnieniem województw lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, jak również wschodniej część województwa mazowieckiego. Są to rejony, które przynajmniej częściowo znajdują się w obszarze oddziaływania wschodniej granicy Polski, będącej także granicą zewnętrzną całego ugrupowania jakim jest Unia Europejska. Obecnie obszar ten jest postrzegany jako region problemowy, w którym mamy do czynienia z wieloletnimi opóźnieniami inwestycyjnymi związanymi m.in. z czynnikami historycznymi, społeczno-kulturowymi czy ekonomicznymi [3].

Przytoczone obszary należą do słabiej rozwiniętych w porównaniu z centralną i zachodnią częścią kraju. Niższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, słabsza atrakcyjność inwestycyjna, relatywnie niższa aktywność obywatelska i przedsiębiorcza, a nawet niewielka skuteczność zarządcza lokalnych elit, to wszystko powoduje, że obszary te niezmiennie traktowane są w polskiej przestrzeni jako „regiony problemowe”. Okres transformacji ustrojowej przy-

niósł Polsce Wschodniej bolesne społecznie przemiany strukturalne, związane przede wszystkim z deindustrializacją miast, niewielkim zaangażowaniem i wsparciem pomocowym (inwestycyjnym) decydentów centralnych, zdobywającą uznanie „teorią metropolizacji”, zgodnie z którą ograniczone środki należy alokować w miejscach koncentracji życia społeczno-gospodarczego, jakimi są obszary metropolitarne, gdyż efektywność takiej alokacji jest większa niż w przypadku obszarów problemowych czy peryferyjnych.

Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej znacznie uwypukliło kolejny problem, mianowicie kwestie peryferyjności Polski Wschodniej. Województwa nadgraniczne tego regionu były przed akcesją „peryferiami stykowymi”, sąsiadując z porównywalnymi rozwojowo regionami państw ościennych. Po akcesji stały się „peryferiami zewnętrznymi” Unii Europejskiej, przy przesunięciu granicy ugrupowania ponadnarodowego na naszą wschodnią granicę [19, s. 96-97]. Gdy Polska przystąpiła 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. Polska Wschodnia historycznie żyje z wymiany ze Wschodem, dlatego zjawisko o którym wcześniej wspomniano wpłynęło negatywnie na sytuację w regionie. Istnieje wiele błędnych opinii, że niedorozwój czy słabszy rozwój Polski wschodniej wynika z problemów mentalnych czy kulturowych. Jednak nie jest to prawdą, a strukturalne uzasadnienie problemów jest pomijane, pomimo iż wpływa na obecną sytuację i tworzenie obszarów peryferyjnych.

Kryteria peryferyjności związane są zwykle z trzema następującymi kategoriami [11]: dystansem komunikacyjnym, odmiennością społeczno-kulturową oraz wtórnością, czyli uzależnieniem od interesów rdzenia (centrum). Komunikacja rozumiana jest tu jako proces pokonywania odległości geograficznej przez osoby, ładunki i szeroko rozumiane informacje. Na treść pojęcia „komunikacja” składa się więc „transport” (przemieszczanie osób i ładunków) oraz „łączność” (przemieszczanie informacji). Jak wiadomo aby jak najsprawniej pokonywać ten dystans, obszar winien być jak najlepiej wyposażony w infrastrukturę transportową. Odnosząc się do kwestii zależności centro-peryferyjnej należy pokrótce opisać to zjawisko. Centralność w warunkach europejskich wiąże się z szeregiem czynników, wśród których największe znaczenie mają następujące: geograficzno – przyrodnicze, ekonomiczne, demograficzne, postęp naukowo – techniczny, czynniki polityczne. Obecnie obszary polskiego przy-

granicza stanowią uzupełnienie obszarów centralnych (rdzenio- wych) i powiązane są z nimi siatką współzależności o różnym cha- rakterze. Dlatego systemowe i kompleksowe spojrzenie na proble- my rozwojowe przygranicza zmusza do uwzględniania roli czynni- ków zewnętrznych (egzogenicznych) zachodzących w nim zmian. Nieuniknione staje się wtedy analizowanie relacji centro- peryferyjnych, gdyż najczęściej obszary rdzeniowe mają wpływ na siłę i kierunek zmian zachodzących na pograniczu. Wtedy też łatwo o swoiste i powszechne uproszczenie, zgodnie z którym przygrani- cza traktowane są jako peryferie, a nawet wprost z nimi utożsamia- ne. Należy jednak zauważyć, iż badany region nie spełnia wszyst- kich kryteriów peryferyjności. W analizowanym przypadku obecne regiony Polski Wschodniej, kulturowo i przestrzennie związane były zawsze z centrum Polski, dopiero po II Wojnie Światowej stały się regionem przygranicznym. Jest to obszar bardziej pierwotny, aniżeli obecne województwo dolnośląskie, które to region przez długi okres czasu znajdowało się pod wpływami niemieckimi.

Jednakże w obecnej sytuacji przyjęcie całego regionu admini- stracyjnego przylegającego do granicy jako przygranicznego pozwa- la na instytucjonalizację tego regionu i jego formalną aktywizację. Wyróżnia się kilka podstawowych, specyficznych atrybutów regionu przygranicznego [9, s. 11]:

- położenie geograficzne (geopolityczne),
- charakter granicy państwowej,
- różnice w poziomie rozwoju oraz sposobie funkcjonowania gospodarki regionów sąsiadujących przez granicę (dystans ekonomiczny),
- dystans instytucjonalny, związany z nieadekwatnością kompe- tencyjną sąsiadujących ze sobą regionów administracyjnych oraz jednostek subregionalnych,
- różnice w stanie zagospodarowania w stosunku do regionów przygranicznych sąsiadujących państw,
- uwarunkowania społeczno-kulturowe, związane z funkcjonowa- niem mniejszości narodowych i etnicznych oraz stereotypów do- tyczających ludności sąsiadujących regionów przygranicznych.

Podsumowując charakterystykę wybranego regionu, należy przeciwdziałać pogłębianiu się cech peryferyjnych Polski Wschod- niej i niwelować krytyczne atrybuty charakterystyczne dla regionu przygranicznego. Negatywne zjawiska nie są obecnie spowodowa- ne różnicami kulturowymi, a przede wszystkim zmianami struktural- nymi. Powinno zadbać się o odpowiednią infrastrukturę drogową, ponieważ w warunkach dobrego skomunikowania problem peryfe- ryjności będzie systematycznie niwelowany [12].

1.2. Stan zagospodarowania transportowego Polski w aspekcie infrastruktury drogowej

Geograficzne położenie Polski w Europie Środkowej stanowi o wyjątkowo uprzywilejowanej przestrzennie pozycji kraju z odpo- wiednimi korytarzami tranzytowymi. Wynika to z faktu, iż jest to miejsce przecinania się wielu ważnych, międzynarodowych szlaków i korytarzy transportowych. Przeszkodą w wykorzystywaniu geopolityczny szans transportu pozostaje natomiast stan krajowego sytemu transportowego. Obecnie w Polsce występuję dość niski standard techniczny i organizacyjny infrastruktury drogowej. Polska infrastruktura drogowa jest jednym ze słabszych podsystemów krajowej gospodarki, a jej poziom nie koresponduje z intensywno- ścią produkcji (wzrost produktu krajowego brutto) oraz ruchliwością mieszkańców kraju. Uzasadnione jest stwierdzenie, iż krajowa infrastruktura drogowa nieustannie wymaga znaczących nakładów na rozwój i zapewnienie odpowiednich standardów sieci, tak aby zaspokoić potrzeby rynku, które wynikają ze wzrostu wymiany towarowej i rosnącego ruchu pasażerskiego. Stan ten powinien ulec

poprawie w perspektywie do 2025 roku, po zakończeniu podstawo- wych inwestycji sieciowych drogownictwa (autostrady i drogi eks- presowe). Działania te pozwolą nadrobić wielowiekowe opóźnienia infrastrukturalne i stworzyć bazę materialną dalszego rozwoju spo- łeczno-gospodarczego. Dla przykładu, obecnie drogi krajowe sta- nowią jedynie 4,7% sieci dróg publicznych ogółem, jednak przeno- szą ponad 60% ruchu. Dlatego należy stale ulepszać stan technicz- ny polskiej sieci dróg krajowych i dbać o jej rozbudowę. Mankamen- tem polskiej infrastruktury transportu samochodowego jest także niewielka liczba dróg (ok. 2,5%) przystosowanych do nacisku 115 kN/oś [2]. Należy również pamiętać o tym, że drogi powinny być odpowiednio utrzymywane, tak aby ich stan techniczny był co naj- mniej dobry i nie wymagał remontu. Obecnie stan techniczny jedy- nie ok. 52% dróg krajowych można określić jako dobry [8]. Cały czas uwidaczniają się silne regionalne dysproporcje rozwoju dróg krajowych, zwłaszcza dróg najwyższej klasy technicznej, pomimo poprawy sytuacji w ostatnich latach. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającym rozporządze- nie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. dnia 4 czerwca 2016 r., poz. 784), zakłada się, że sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce wyniesie około 7650 km, w tym około 2000 km autostrad. Obecnie, na koniec 2017 roku, łączna długość sieci dróg ekspresowych i autostrad wynosi 3 316,2 km, w tym [18]: 1 627,3 km autostrad oraz 1 688,9 km dróg ekspresowych.

Istotnym czynnikiem stanowiącym o odpowiednim poziomie rozwoju infrastruktury transportu samochodowego jest także wskaź- nik drogowej dostępności transportowej. Obecnie jedynie część regionów Polski charakteryzuje się odpowiednią dostępnością transportową. Zagadnienie dostępności ośrodków miejskich anali- zowane było w ramach tworzenia Koncepcji Przestrzennego Zago- spodarowania Kraju 2030. Wiadomo, iż dostępność miast jest zwią- zana z ich lokalizacją w kraju, dlatego konkretne regiony Polski charakteryzują się różną dostępnością transportową, która z kolei uzależniona jest od stanu rozwoju infrastruktury transportowej w danym regionie. Wpływ na taką sytuację mają również takie czynniki jak: bliskość granicy, odległość do stolicy czy odległość do innych ważnych ośrodków regionalnych. Z badań przeprowadzonych w ramach przygotowania w/w koncepcji wynika, iż największą liczbą ludności zamieszkałą w obrębie izochrony drogowej 60 minut cha- rakteryzują się: Katowice i Warszawa. Najlepszą średniąostęp- ność drogową występującą w sieci dużych miast posiadają: Łódź, Poznań i Warszawa, natomiast z najsłabszymi warunkami mamy do czynienia w takich miastach jak: Białystok, Gdańsk, Lublin i Szczeci- n [15, s. 165]. Inwestycje w infrastrukturę drogową powinny być realizowane etapami, z zachowaniem pierwszeństwa dla odcinków przynoszących synergiczne efekty w wielu sferach przestrzennych (także obszarach lokalnych). W przypadku autostrad i dróg ekspre- sowych, oznacza to priorytet dla odcinków wlotowych i wylotowych dużych aglomeracji miejskich (obecnie często realizowane w koń- cowych etapach budowy z uwagi na wysokie koszty i liczne utrud- nienia).

W celu zwiększenia konkurencyjności kraju i jego poszczegól- nych regionów należy dążyć do połączenia odcinków autostrad i dróg ekspresowych, tak aby stworzyć spójną sieć drogową, co pozwoli na uruchomienie pozytywnych efektów mnożnikowych. Niezbędne jest również łączenie dróg niższej klasy technicznej z podstawowym szkieletem sieci dróg najwyższej klasy. Odpowiednio usytuowane węzły na drogach szybkiego ruchu pozwolą dobrze skomunikować ośrodki regionalne, co z kolei wpłynie na lepszy poziom dostępności transportowej [16, s. 160]. Konkurencyjność polskiej gospodarki jest uzależniona m.in. od uzupełnienia w niedługim czasie sieci transportowych o podstawo- wym charakterze, a do 2030 r. ich unowocześnienia (rys. 1).

Rys. 1. Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) stan realizacji i planowany [13]

Jak widać na rysunku nr 1. obszar Polski Wschodniej jest obecnie o wiele gorzej zagospodarowany infrastrukturalnie aniżeli tereny polski centralnej i zachodniej.

2. WZROST GOSPODARCZY A STAN ROZWOJU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ

Rozwinięta, nowoczesna, dobrej jakości infrastruktura transportowa jest bardzo istotna dla wzrostu gospodarczego i zrównoważonego rozwoju regionalnego. Infrastruktura ta poprawia efektywność prowadzenia działalności gospodarczej, pozwala przedsiębiorstwom łatwiej podejmować decyzję inwestycyjne – co za tym idzie, infrastruktura ta przyczynia się do wzrostu konkurencyjności danego regionu i tworzenia nowych miejsc pracy. Regiony wyposażone w dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową dysponują również większym potencjałem rozwojowym. Efekty rozbudowy infrastruktury transportu samochodowego można oceniać w ujęciu popytowym oraz w ujęciu podaży. Ujęcie popytowe skupia się na wpływie tych inwestycji na firmy podwykonawcze oraz przedsiębiorstwa zlokalizowane w pobliżu inwestycji oraz ze względu na koszty społeczne i środowiskowe. Ujęcie podaży koncentruje się na przyciągnięciu inwestycji produkcyjnych bądź usługowych oraz rozwoju osadnictwa i intensyfikacji procesów urbanizacyjnych. Wpływ wybudowanych dróg ekspresowych i autostrad w skali makroekonomicznej oddziałuje m.in. na przedsiębiorczość oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego. Rozwój infrastruktury transportu samochodowego i łączenie poszczególnych odcinków autostrad oraz dróg ekspresowych w spójną sieć pozwala na podwyższenie atrakcyjności danego regionu oraz zwiększenie jego dostępności transportowej. Na rysunku 2 zaprezentowano poziom atrakcyjności inwestycyjnej województw w 2016 roku.

Rys. 2. Atrakcyjność inwestycyjna województw w 2016 roku [1]

Analiza przestrzennego zróżnicowania atrakcyjności regionów prowadzi do następujących wniosków. Regiony o niskiej atrakcyjności to województwa: kujawsko-pomorskie, lubuskie oraz podkarpackie, natomiast najniższą atrakcyjnością cechują się cztery wschodnie województwa: świętokrzyskie, lubelskie, warmińsko-mazurskie i podlaskie. Jest to konsekwencja długofalowych procesów społeczno-gospodarczych. Zwłaszcza wpływ miała niska intensywność urbanizacji i uprzemysłowienia w okresie, kiedy procesy te dokonywały głębokich przekształceń w wielu regionach europejskich i niektórych polskich. Pomimo postępów w rozbudowie i modernizacji infrastruktury o znaczeniu krajowym obszary te nadal cechują się niską dostępnością transportową. Z kolei największe wskaźniki dla atrakcyjności inwestycyjnej mają województwa: śląskie, dolnośląskie, mazowieckie, małopolskie, wielkopolskie, zachodniopomorskie, łódzkie, pomorskie i opolskie. Województwa te mają także o wiele większą dostępność transportową a ich atrybutem jest obecnie dobra lub co najmniej przeciętna dostępność do zachodniej granicy.

Bardziej szczegółowo analizując dostępność transportową, oprócz dużej odległości dzielącej obszar Polski Wschodniej od zachodniej granicy, dostępność do niego ogranicza brak lub mała liczba międzynarodowych połączeń lotniczych oraz słabo rozwinięty sektor transportu i logistyki. Potencjalnym atutem trzech województw: lubelskiego, podlaskiego i warmińsko-mazurskiego, który może wpływać na rozwiązanie problemów transportowych, jest bliskość Warszawy. W celu wykorzystania możliwości tego węzła, należy jednak rozbudowywać i modernizować infrastrukturę drogową, co z kolei przyczyni się do skrócenia czasu przewozów ładunków i podróży z wymienionych regionów do Warszawy.

Sytuacja ta potwierdza założenie, iż domykanie sieci dróg autostrad i dróg ekspresowych jest czynnikiem mnożnikowym rozwoju regionów. W przypadku województw centralnej i zachodniej Polski, rozbudowa infrastruktury transportu samochodowego pozwoliła na lepsze skomunikowanie ich z niektórymi ośrodkami wojewódzkimi na terenie kraju, jak również połączyła te miasta z zachodnią granicą kraju gdzie dochodzi do połączenia z doskonale rozwiniętą infrastrukturą transportową umożliwiającą ekspansję na rynki zachodnioeuropejskie.

W najgorszej sytuacji znajdują się regiony Polski Wschodniej, które są słabo skomunikowane zarówno ze stolicą, jak również z innymi miastami wojewódzkimi. Obecnie regiony te stanowią obszary semi-peryferyjne, a inwestycje w infrastrukturę drogową objawiają się przede wszystkim budową krótkich odcinków dróg szybkiego

ruchu nie zintegrowanych z istniejącym już szkieletem podstawowym sieci. Sytuacja ta wpływa negatywnie na te regiony, co z kolei może prowadzić do podwójnej peryferyjności. Należy zadbać o lepszą dostępność transportową regionów Polski Wschodniej poprzez ich sprawne i systematyczne włączanie do sieci autostrad i dróg ekspresowych. Działania na rzecz poprawy dostępności obszarów peryferyjnych z wykorzystaniem budowy autostrad i dróg ekspresowych powinny odbywać się poprzez działania takie jak [16, s. 75.]:

- rozwój powiązań między podstawowymi ośrodkami miejskimi, pozwoli to na połączenie z dobrze skomunikowaną siecią dróg szybkiego ruchu. Ośrodkami tymi są miasta wojewódzkie Polski Wschodniej położone obecnie poza powstającą w najbliższym czasie siecią autostrad i dróg ekspresowych.
- wyprowadzanie odcinków dróg ekspresowych w kierunku miast subregionalnych, także regionów turystycznych w celu zachowania odpowiedniego poziomu koncentracji ruchu tranzytowego przy jednoczesnej poprawie dostępności.
- tworzenie dodatkowych połączeń drogami szybkiego ruchu z granicą państwa.
- budowa obwodnic w standardzie dróg ekspresowych w ciągach tras, których realizacja odkładana jest na okres po roku 2020.

PODSUMOWANIE

Należyty stan infrastruktury drogowej jest czynnikiem pobudzającym rozwój każdego regionu, zwłaszcza regionów charakteryzujących się opóźnieniami i wolniejszym wzrostem gospodarczym. Nadrobienie zaległości inwestycyjnych w drogownictwie jest bardzo ważnym zadaniem. Zmodernizowanie i wzmocnienie krajowej sieci drogowej, a także uzupełnienie jej o solidny szkielet autostrad i dróg ekspresowych pozwoli w przyszłości usunąć poważną barierę infrastrukturalną rozwoju [4, s. 32]. Jest to bardzo istotne, ponieważ Polska będzie odgrywać szczególną rolę w obsłudze międzynarodowych przewozów w związku ze swoim położeniem. Znaczna część przewozów tranzytowych przez nasz kraj odbywa się międzynarodowymi korytarzami transportowymi, dlatego na trasach tych powinna powstawać nowoczesna infrastruktura transportowa zarówno punktowa jak i liniowa. Polepszenie organizacji i infrastruktury w korytarzach transportowych może stać się szansą rozwoju całego kraju a zwłaszcza biedniejszych regionów Polski, przez które szlaki te przebiegają.

Obecnie trwa proces uzupełniania sieci drogowej, tworzenia przede wszystkim autostradowego kośćca drogowego kraju, a także bardzo opóźnionego wzmocnienia infrastruktury drogowej największych miast, czy też wyprowadzania ruchu tranzytowego poza granice wielu jednostek osadniczych.

Drogi odpowiedniej jakości są warunkiem koniecznym, choć nie jedynym, dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego. Polska znajduje się w czołowie najbardziej zmotoryzowanych społeczeństw Europy, a polskie samochody ciężarowe obsługują jedną czwartą europejskich, międzynarodowych przewozów towarowych omawianej gałęzi transportu, wykorzystując m.in. znakomite, tranzytowe położenie geopolityczne kraju. Jak było to już wcześniej wspomniane, sytuacja ta wymaga tworzenia kompletnej sieci dróg z wyraźnie, sieciowo zarysowanym „kręgosłupem” autostradowym. Oprócz tego cała infrastruktura techniczna musi gwarantować odpowiednie warunki do należytej realizacji zadań przewozowych. Brak jednego z elementów infrastruktury technicznej transportu lub jego zły stan jakościowy spowoduje, że praktyczna realizacja potrzeb klientów w niesprawnym systemie zostanie zakłócona i nie przyniesie oczekiwanych efektów ekonomicznych. Jest to jedno z ważniejszych zadań polityki transportowej Polski, zwłaszcza, iż

spójna sieć dróg szybkiego ruchu będzie zapewniać korzyści ekonomiczne związane ze skróceniem czasu przejazdu, który pozwala również na oszczędności ekonomiczne oraz inne korzyści w postaci mniejszej kongestii, zwiększonego bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz korzyści związanych z ochroną środowiska.

BIBLIOGRAFIA

1. Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2016, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2016.
2. Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Gis W., Waśkiewicz J., Balke I., Pawlak P., Polski transport samochodowy ładunków, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2016,
3. Brdulak J., Pawlak P., Infrastruktura transportowa w rozwoju obszarów rdzeniowych i peryferyjnych na przykładzie Polski Wschodniej, *Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, nr 6, 2016.
4. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Rozwój gałęziowy transportu w Europie – priorytetowe osie sieci TEN-T, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2012.
5. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów, Poznań: Instytut Magazynowania i Logistyki, „Logistyka” 3/2014, s. 716-722.
6. Brdulak J., Pawlak P.; Przedsiębiorstwo w rachunku ekonomicznym skutków inwestycji drogowych, *Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie*, 2017, nr 1.
7. Brdulak J., Zakrzewski B.; Zarys teoretyczny zmian systemu transportowego w Polsce, „Transport Samochodowy”, nr 1/2008.
8. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2016 roku, Warszawa, marzec 2016.
9. Miszczuk A., Uwarunkowania peryferyjności regionu przygranicznego, Norbertinum, Lublin 2013.
10. Niedziółka D. (red. nauk.), Zielona energia w Polsce, CeDeWu.pl, Warszawa 2012.
11. Olechnicka A., Regiony peryferyjne w gospodarce informacyjnej, Wyd. Naukowe „Scholar”, Warszawa 2004.
12. Pawlak P., Badania popytu przedsiębiorstw na usługi transportowe w Polsce Wschodniej, *TTS Technika Transportu Szybnego*, nr 12, 2015.
13. Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025 r., Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa, 4 września 2015 r.
14. Raport GDDKiA stan dróg na koniec 2016,
15. Raport wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby przygotowania Przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce, Część I Diagnoza stanu polskich miast, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej, Warszawa 2010.
16. Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.
17. Wilk T., Pawlak P., Kongestia transportowa, *Logistyka*, nr 6, 2014.
18. www.gddkia.gov.pl/pl/926/autostrady
19. Zarycki T., Polska Wschodnia w perspektywie centroperyferyjnej, (w:) *Strategiczna problematyka rozwoju Regionu Lubelskiego*, red. M. Stefański, Innovatio Press, Lublin 2011.

The article presents, in the short description, a link between the economic development of the region and the condition of its road infrastructure. The region selected for comparisons and analysis of this compounds is Eastern Poland. First, the characteristics of the selected region were discussed. Next, the general state of transport development of the country was described, in aspect of road infrastructure. The last part of the article discusses the issues of the region's economic growth in relation to its infrastructure situation, in connection with the condition and development of the road network. The presented material was concluded with a summary, which emphasized the existence of the tested compounds.

Autorzy:

mgr **Piotr Pawlak** – Instytut Transportu Samochodowego, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, tel.: 22 43-85-283, fax.: 22 43-85-401, piotr.pawlak@its.waw.pl.

JEL: O18 DOI: 10.24136/atest.2018.205

Data zgłoszenia: 2018.05.28 Data akceptacji: 2018.06.15