



Duże inwestycje drogowe nie mają znaczącego wpływu na kondycję finansową ani jednostek terytorialnych przez obszary których przebiegają ani lokalnych podmiotów gospodarczych – tak w skrócie można opisać jeden z wniosków badania wpływu budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski, które przeprowadził zespół Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk. Nie oznacza to jednak, że lokalne gospodarki mogą istnieć bez dobrych połączeń krajowych. Naukowcy zastrzegają, że konkurencyjność w skali lokalnej powinna być zapewniana przez kompleksowe dowiązywanie miejscowości do rozwijającej się sieci dróg najwyższych kategorii oraz budowę szlaków transportowych niższego rzędu.

Lokalny biznes bez korzyści

Wpływ budowanej drogi na obroty firm prowadzących działalność handlowo-usługową w obszarach lokowanej inwestycji niestety bywa nikły – taki jest wniosek z analizy jaką zespół badawczy wykonał w zakresie kondycji finansowej firm funkcjonujących w strefie realizowanego projektu drogowego. Wniosek naukowców jest następujący: *Udział lokalnych podwykonawców nie jest zazwyczaj duży. Ale również dostawy surowców oraz wykorzystanie pracowników z odległych obszarów Polski (lub nawet Europy) nie stanowi problemu. Do najczęstszych prac wykonywanych przez pracowników zatrudnianych lokalnie należą usługi transportowe oraz prace budowlane. Rzadkie stanowiska kierownicze. Realizacja dróg ekspresowych i autostrad, często wskazywana przez władze lokalne jako szansa na wzrost zatrudnienia i obrotów w okresie samej inwestycji, nie jest wbrew powszechnej opinii gwarantem poprawy koniunktury w gminie. Większość*

przedsiębiorstw prowadzących działalność handlowo-usługową na obszarze gmin, przez które przebiegały inwestycje, nie odnotowała zmian obrotów w związku z realizowaną inwestycją. Znacznie bardziej istotny od krótkookresowego efektu popytowego jest efekt długookresowy, który jednak również może być marginalny. Reasumując: budowa autostrad i dróg ekspresowych jest warunkiem koniecznym, ale nie wystarczającym wystąpienia pozytywnych efektów w skali lokalnej.

Istotnym aspektem prawidłowego funkcjonowania lokalnego biznesu jest pozyskiwanie inwestorów dzięki właśnie uzyskaniu dogodnych warunków komunikacyjnych. Jednak, jak zauważają autorzy raportu z badań, zwiększanie poziomu przedsiębiorczości nie powinno być najważniejszy celem w przypadku dużych i bardzo dużych inwestycji drogowych. Naukowcy podkreślili: *Inwestycje takie generują istotne pozytywne efekty popytowo-podażowe w skali ogólnokrajowej i trudno jednoznacznie wykazać ich wpływ w konkretnej lokalizacji. W celu zapewnienia konkurencyjności kraju oraz regionów należy dążyć do domykania najważniejszych dróg transportowych i tworzenia spójnej sieci komunikacyjnej (wówczas uruchomione zostaną dodatkowe efekty mnożnikowe wynikające ze skali zrealizowanych inwestycji). Z kolei konkurencyjność w skali lokalnej powinna być zapewniana poprzez kompleksowe dowiązywanie miejscowości do rozwijającej się sieci dróg najwyższych kategorii poprzez budowę szlaków transportowych niższego rzędu.*

Koszty społeczne

Zespół badawczy Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk wykonał także analizę kosztów społecznych realizacji drogowych przedsięwzięć. Naukowcy stwierdzili, że średnie wydłużenie realizacji kontraktu sięga ok. 5 miesięcy. Jednak w ostatnich latach opóźnienia wyniosły również kilkanaście miesięcy, zdarzały się także opóźnienia w realizacji inwestycji ponad 20-miesięczne. Przyczyny opóźnień ulegały zmianie wraz ze zmieniającym się otoczeniem ekonomicznym i formalno-prawnym.

W latach 2004-2006, jaka zauważyli naukowcy, częstą przyczyną opóźnień był brak dostępu do działek. Od 2008 roku ta sytuacja uległa poprawie. Natomiast w okresie perspektywy 2007-2013 pojawiły się problemy finansowe. Jak podano w raporcie przyczyn opóźnień w realizacjach kontraktów GDDKiA upatrywała w zbyt małej mobilizacji generalnych wykonawców kontraktów i ich problemach z płynnością finansową. Z kolei wykonawcy zadań drogowych przyczyny problemów upatrywali w mechanizmie najniższej ceny ofertowej wygrywającej przetarg.

Według zespołu badaczy trudności w realizacji inwestycji niosą utrudnienia związane z codziennym funkcjonowaniem (np. dojazdy do pracy), a na poziomie krajowym skutkują odsunięciem w czasie uzyskania pełnych efektów sieciowych (np. na odcinku A1 Bełk-Gorzyczki).

Analiza kosztów środowiskowych

Wpływ autostrad i dróg ekspresowych na rozwój kraju cz. II

Utworzono: wtorek, 10, grudzień 2013 06:34 Agnieszka Serbeńska

Pod względem formalno-prawnym w aspekcie przepisów środowiskowych na pewno najgorzej przygotowane były inwestycje finansowane z unijnych środków perspektywy 2004-2006. Ale na ile źle? To będzie można stwierdzić dopiero za kilka lat, gdy znane będą już wyniki monitoringów prowadzonych na obiektach służących ochronie środowiska.

W rekomendacjach zespół badawczy zaznaczył: *Istnieje pewna dowolność w interpretacji co jest a co nie jest urządzeniem (obiektem) służącym do ochrony środowiska. Należałoby te zagadnienia ujednoczyć i sformalizować. Oddzielnym zagadnieniem jest możliwość oszacowania (w wymiarze rzeczowym i finansowym) korzyści płynących z zastosowanych działań i inwestycji środowiskowych. Wymaga to nie tylko dłuższej perspektywy czasowej, ale również zastosowania mało znanych i trudnych metod modelowania przestrzennego. Występują również koszty i zyski niepoliczalne - w sferze społecznej.*

Zespół badawczy Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w podsumowaniu raportu o „Wpływie budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski”, zauważa, że spośród 18 najsilniejszych krajowych powiązań funkcjonalnych w standardzie autostrady lub drogi ekspresowej dotąd zrealizowano siedem. Kolejne trzy przedsięwzięcia drogowe są wykonane w ponad połowie. Pozostałe powiązania są zrealizowane w szczątkowym wymiarze. Ale naukowcy podkreślają: *Ogólny kierunek inwestycji był zgodny z zapisami KPZK 2030. Wspierano inwestycje wewnętrzne, służące powstaniu sieci metropolii, a w drugiej kolejności działania na rzecz integracji systemu w wymiarze europejskim.*

Jako najbardziej niedoinwestowane powiązania naukowcy wskazują połączenia stolicy z Katowicami (braki w A1), Krakowem i Gdańskiem oraz Lublinem i Białymstokiem, połączenie obwodowe łączące metropolie pozastołeczne: Wrocław-Poznań i Gdańsk. W układzie międzynarodowym z kolei niedoinwestowane są: Wrocław-Praga, trasa Via Baltica do granicy litewskiej. Naukowcy dodali: *Dowiązaniu do systemu ośrodków subregionalnych nie sprzyjał system finansowania kierujący środki UE na realizację głównych korytarzy (POLiŚ) oraz na drogi wojewódzkie i lokalne (RPO). Wytworzyło to lukę inwestycyjną na poziomie pozostałych dróg krajowych.*

AS

Źródło: „Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski” - raport wykonany w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, przez zespół badawczy pod kierunkiem dr. hab. Tomasza Komornickiego, na zamówienie resortu rozwoju regionalnego. Raport został zaprezentowany 19 listopada br. na posiedzeniu Krajowego Forum Terytorialnego w Warszawie.