



Bractwo Rowerowe
stowarzyszenie zwykłe
Radom

Radom, 20.06.2005

**Przewodniczący Sejmowej
Komisji Infrastruktury
Janusz Piechociński**

Dotyczy:
Rządowego programu
'Infrastruktura - klucz do rozwoju'

W NAWIĄZANIU DO DOKUMENTU RZĄDOWEGO 'INFRASTRUKTURA - KLUCZ DO ROZWOJU', ROZDZIAŁ 3: 'BUDOWA AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH'

BRAK RACHUNKU EKONOMICZNEGO

Podstawowym problemem współczesnego transportu jest brak pełnego rachunku ekonomicznego - porównania wszystkich korzyści ze wszystkim kosztami. Pełny rachunek zakłada uwzględnienie nie tylko korzyści i kosztów użytkownika końcowego, ale także korzyści i kosztów zewnętrznych - uzyskiwanych i ponoszonych przez osoby trzecie, społeczeństwo, państwo. Transport istotnych korzyści zewnętrznych nie przynosi, wytwarza natomiast wielkie koszty zewnętrzne.

Ich najważniejsze źródła to:

- budowa i utrzymanie infrastruktury - tzw. podatki drogowe pokrywają znikomą część tych kosztów,
- zajętość terenu - drogi nie podlegają podatkowi od nieruchomości,
- zniszczenie środowiska przyrodniczego,
- wypadki drogowe.

Decyzję o wykonaniu bądź zaniechaniu przewozu podejmuje użytkownik. Bierze pod uwagę własne korzyści i koszty. Nie uwzględnia natomiast kosztów zewnętrznych. Brak pełnego rachunku ekonomicznego sprawia, że we współczesnej gospodarce mamy do czynienia ze znacznym przerostem funkcji transportowej. Innymi słowy - wykonuje się więcej przewozów, niż jest to ekonomicznie uzasadnione.

Brak efektywności ekonomicznej transportu jest ponadto powodem, dla którego nie jesteśmy w stanie orzec, do jakiego stopnia należy rozwijać infrastrukturę transportową. Stwierdzenie: budujemy nowe drogi, bo stare są zatłoczone - jest wątpliwej wartości. Zgodnie z najprostszym prawem ekonomii, dobro dostarczane po zaniżonych kosztach zawsze będzie wykorzystywane w nadmiarze.

NIEEFEKTYWNOŚĆ EKONOMICZNA TRANSPORTU DROGOWEGO

Najbardziej nieefektywną ekonomicznie gałęzią transportu jest transport samochodowy. Konkurencyjna kolej wytwarza znacznie mniejsze koszty zewnętrzne. Sama pokrywa koszty utrzymania swojej infrastruktury. Jest dużo mniej uciążliwa dla środowiska. Powoduje mało wypadków.

Skutkiem nieefektywności transportu samochodowego jest nie tylko zatłoczenie dróg. Ma ona bardzo niekorzystny wpływ na całą gospodarkę. Z braku pełnego rachunku ekonomicznego w transporcie wynikają poniższe problemy:



Bractwo Rowerowe
stowarzyszenie zwykłe
Radom

-zbędne przewozy, nieracjonalny międzyregionalny podział pracy - przewozi się dobra na duże odległości, choć w rzeczywistości tańsze byłoby ich wytwarzanie na miejscu,
-niepożądane zjawiska przestrzenne, degradacja krajobrazu - rozprzestrzenianie się zabudowy na tereny wiejskie, przenoszenie działalności gospodarczej z miast w pobliże dróg szybkiego ruchu,
-pogorszenie się warunków życia w miastach wskutek zniszczenia środowiska,
-utrata znaczenia bardziej efektywnych środków transportu - zwłaszcza kolei.

INFRASTRUKTURA - KLUCZ DO ROZWOJU?

Panuje powszechne przeświadczenie, jakoby rozbudowa infrastruktury drogowej wpływała na wzrost gospodarczy. Tymczasem nie znajduje ono potwierdzenia w literaturze przedmiotu. Wbrew pozorom rozbudowa infrastruktury to nie inwestycja. Infrastruktura sama z siebie nie przynosi zysków. Pewien poziom infrastruktury jest warunkiem koniecznym do prowadzenia działalności gospodarczej. Jednak ten konieczny poziom jest prawdopodobnie niższy, niż się powszechnie sądzi. Przykładem niech będzie doświadczenie Polski: infrastruktura drogowa jest tu znacznie gorsza niż u innych nowych członków Unii - tymczasem wzrost gospodarczy nie jest mniejszy. Z kolei dawni członkowie Unii posiadają znakomitą infrastrukturę, a mimo to tkwią w recesji. Zwróćmy też uwagę na to, iż państwa europejskie przeżywały szybki rozwój nie mając jeszcze tak dobrej infrastruktury. W tym świetle budowa autostrad jawi się jako kosztowny luksus, na który pozwalają sobie kraje bogate - nie zaś bodziec do rozwoju. Ktoś jednak mógłby twierdzić - wskazując jako przykład choćby Bielany pod Wrocławiem - że właśnie w węzłach dróg szybkiego ruchu rozwija się działalność gospodarcza. Owszem, takie miejsca przyciągają inwestycje. Błędny jest jednak wniosek, że budowa autostrady przyczyniła się do wzrostu gospodarczego w kraju. W skali gminy rzeczywiście jest to wzrost, natomiast w skali całego kraju - tylko zmiana lokalizacji. Innymi słowy - im więcej zainwestowano koło autostrady, tym mniej gdzie indziej. Warto zauważyć, że autostrady mają łączyć obszary najlepiej rozwinięte gospodarczo - zatem ich budowa może pogłębić dysproporcje w rozwoju kraju.

Znamienne są także doświadczenia państw europejskich, z których wynika, że za rozbudową sieci dróg wcale nie idzie zmniejszenie ich zatłoczenia. W Belgii, gdzie drogi zajmują 4% powierzchni kraju, korki na autostradach to codzienność. Okazuje się, że zwiększanie nakładów na drogi pociąga za sobą jeszcze większą potrzebę wydatków w tej dziedzinie. Cóż to za inwestycja, do której należy nieustannie, coraz więcej dokładać? To inwestycja w nieefektywną dziedzinę gospodarki...

KILKA UWAG ODNOŚNIE DOKUMENTU

Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych dodatkowo pogłębia nieefektywność ekonomiczną transportu. Przecież zawieszenie na czas jej obowiązywania wielu świadczeń finansowych (np. z tytułu tzw. odrolnienia i odlesienia, wycinki drzew, podatku od nieruchomości) finansowanych dotychczas z budżetu państwa to kolejna próba ominięcia rachunku ekonomicznego. Niepokojące jest także wyłączenie organów państwowych spod prawa powszechnie obowiązującego. Wydawałoby się, że czasy, kiedy państwo mogło wszystko i nie musiało z nikim się liczyć, już minęły. Tymczasem ustawa przewiduje możliwość prowadzenia budowy na terenie jeszcze nie nabytym(!). Czy takie rozwiązanie nie jest aby sprzeczne z Konstytucją? Z kolei 'zniesienie we wszystkich postępowaniach administracyjnych prowadzonych w związku z budową drogi krajowej długotrwałych procedur wynikających z ustawy o ochronie środowiska' jest pozbawianiem prawnej ochrony cennych przyrodniczo



Bractwo Rowerowe
stowarzyszenie zwykłe
Radom

obszarów właśnie wtedy, gdy jest ona najbardziej potrzebna..
Natomiast z zadowoleniem można przyjąć plany budowy obwodnic miast. Właśnie
te działania wydają się być najpilniejsze w dziedzinie infrastruktury transportu drogowego -
zważywszy na poważną uciążliwość tranzytowego ruchu pojazdów w miastach.

Skarbnik Bractwa Rowerowego

Łukasz Zaborowski