

DANUTA RUCIŃSKA

Uniwersytet Gdański

**NIEDOINWESTOWANIE
OBIEKTÓW TRANSPORTOWYCH
JAKO OGRANICZENIE ROZWOJU
POLSKIEJ PRZESTRZENI**

Abstract: The transport investments are of the cardinal meaning for the competitive-ness of the polish space economy. These problems have been developed in most of the conference papers. The majority of the transport investments have a big scale the character. A lot of negative consequences have been done by the lack of the long term transport policy in Poland. The most important consequences is the slowdown of the economic development of the country caused by the bad quality of the roads, railroads as well as the underdevelopment of the seaports and logistic systems. The is a need of overcoming of the legal, administration, politic and economic barriers.

Pragnę we własnym oraz, z całą pewnością w imieniu gdańskiego, naukowego środowiska ekonomistów transportu, wyrazić wielkie uznanie dla organizatorów konferencji za podjęcie problematyki niezwykle istotnej z punktu widzenia racjonalnego kształtowania i wykorzystania polskiej przestrzeni. Wyeksponowanie znaczenia infrastrukturalnych inwestycji transportowych jako najważniejszych czynników podnoszenia konkurencyjności przestrzeni wpisuje się w naukowo-badawczą aktywność pracowników nauki – ekonomistów transportu oraz zainteresowania wszystkich podmiotów szeroko interpretowanego rynku transportowo-spedycyjno-logistycznego. Jest odzwierciedleniem oczekiwań społecznych – użytkowników transportu w zakresie podnoszenia dostępności komunikacyjnej i komfortu przemieszczania.

W tym gremium nie trzeba też przekonywać i uzasadniać, że już od dawna transport jest czynnikiem dynamizującym rozwój gospodarczy, a jego niedostatek stanowi jedną z najpoważniejszych barier wszelkiego rozwoju. O tym bowiem przekonali nas znani klasycy w dziedzi-

nie (Christaller, Weber, Lösch, Isard), Wasiutyński, Malisz, Tarski, czy obecny wśród nas prof. R. Domański. O tych kwestiach, dla nas ze wszech miar oczywistych, zapomnieli decydenci w Polsce, co potwierdza rzeczywistość w zakresie pożądanego zagospodarowania przestrzeni, i na co słusznie wskazali: uznany i szanowany autorytet w osobie prof. A. Stasiaka oraz znakomita większość uczestników konferencji.

Jako autorka i współautorka opracowań nt. funkcjonowania i rozwoju infrastruktury różnych gałęzi transportu pragnę raz jeszcze podkreślić, że jest ona jednym z najważniejszych warunków nie tylko rozwoju gospodarczego Polski w XXI w., lecz jednym z najważniejszych czynników integracji regionów w każdej skali, a co dla nas szczególnie istotne na osiem miesięcy przed wejściem do Unii Europejskiej, w skali europejskiej. Nieprzypadkowo u progu podejmowania pierwszych decyzji dotyczących poszerzenia Wspólnoty wiele uwagi poświęcono rozwojowi systemów transportowych. Już w 1994 r. na II Paneuropejskiej Konferencji Ministrów Transportu, która odbyła się na Kreście określono 9 tzw. Paneuropejskich Korytarzy Transportowych, które wraz z innymi, ważnymi osiami komunikacyjnymi krajów spoza UE stworzyły podstawę do wyznaczenia podstawowych inwestycji nazwanych siecią TINA (Transport Infrastructure Need Assessment). Ta sieć w przyszłości będzie elementem wielkiej, transportowej struktury TEN (Trans-European Network) realizującej cele Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego przyczyniając się do lepszego funkcjonowania wewnętrznego rynku i socjo-ekonomicznej integracji.

Biorąc pod uwagę rozmiary, funkcje i koszty inwestycji infrastrukturalnych w obrębie poszczególnych korytarzy transportowych jednoznacznie należy je zakwalifikować do działań i obiektów o wielkoskalowym charakterze. Jeżeli przy tym wskażemy na towarzyszący im gospodarczy i społeczny potencjał, to z całą pewnością znajdujemy po raz kolejny pełne potwierdzenie znanego prawa E. Saxa o konieczności proporcjonalnego rozwoju transportu i innych sfer gospodarki narodowej. O tym powinni pamiętać kreatorzy polskiej polityki transportowej, a której tak naprawdę w Polsce od dawna brakuje. Powstaje w tym miejscu pytanie, czy tak naprawdę kiedykolwiek została ona opracowana? Temu problemowi ekonomiści transportu poświęcili wiele debat, a ich wyniki utwierdzały w przekonaniu o konieczności jej przygotowania.

Brak polityki transportowej spowodował negatywne konsekwencje w zagospodarowaniu funkcjonalnej przestrzeni. Wieloletnie niedoinwestowanie rozwoju infrastruktury spowodowało znaczne ograniczenia w zakresie:

- dostępności całych regionów do głównych ciągów komunikacyjnych i rozluźnienie regionalnych więzi wewnętrznych;
- dostępności obszarów zurbanizowanych przez nieprawidłową obsługę komunikacyjną opartą w szczególności na transporcie publicznym;
- rozwoju powiązań międzyregionalnych;
- dostępu do europejskiego obszaru intensywnego rozwoju (tzw. *blue banana*);
- rozwoju nowoczesnych i proekologicznych technologii przemieszczenia, w tym:
 - transportu kombinowanego;
 - rozwoju bazy obsługi logistycznej.

Kolejny problem, na który pragnę zwrócić uwagę dotyczy wielokrotnie przywoływanych w tym gremium programów budowy autostrad na obszarze Polski, a konkretnie budowy autostrady A-1.

Retrospektywnie analizując ten obszar wielkoskalowych inwestycji infrastrukturalnych transportu, należy spojrzeć dziesięć lat wstecz, kiedy to w 1993 r. powstał niezwykle ambitny program budowy, początkowo z państwowych, a wkrótce i z prywatnych środków, sieci autostrad i dróg ekspresowych. Wówczas to przewidywano wybudowanie od podstaw, w koncesyjnym systemie i w krótkim czasie 2 600 km wysokiej jakości drogowych ciągów komunikacyjnych. W ślad za planami powstały odpowiednie akty prawne (*Ustawa o autostradach płatnych z 27 października 1994 r. Dz.U. Nr 127, poz. 627* wraz z aktami wykonawczymi), powołano instytucję nadzoru nad inwestycjami w postaci Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, rozpoczęto intensywne prace dokumentacyjne, lokalizacyjne, archeologiczne, celowe porządkowanie spraw związanych z nieruchomościami gruntowymi i w 1997 r. wydano odpowiednim spółkom pierwsze koncesje na budowę i eksploatację autostrad. W 2001 r. eksploatowano łącznie 394 km autostrad (2,2 % całości dróg w kraju), z czego wszystkie powstały znacznie wcześniej (w okresie przedwojennym i przed 1990 r., natomiast w 2002 r. powiększyła się ich długość o 48 km! W międzyczasie zweryfikowano wcześniejsze plany i zredukowano ich długość do 1800 km, a w Strategii Transportowej na lata 2000-2015 w znacznym wymiarze ograniczono ich rozwój zarówno w czasie, jak i przestrzeni. Nadal jednak trwają debaty nad źródłami i sposobami ich finansowania, poszukiwanie nowych rozwiązań na poziomie operacyjnym. Towarzyszą im zmiany w zakresie najważniejszych decyzji, w tym dotyczących autostrady A-1. W konsekwencji jej budowa stała

się problemem politycznym kolejnych ekip na różnych szczeblach władzy.

Na konferencji zorganizowanej z inicjatywy Związku Miast i Gmin Morskich w Gdańsku w czerwcu 2003 r. podjęto szeroką debatę, podczas której próbowano wyartykułować przyczyny zaniechania budowy autostrady A-1. Przedstawiono szczegółowe analizy efektywności tej inwestycji, operowano konkretnymi liczbami i faktami przemawiającymi za koniecznością szybkiego jej podjęcia. Wskazano na możliwość wdrożenia partnerstwa publiczno-prywatnego pod warunkiem dopracowania prawnych zasad w tym zakresie. Zainicjowano szeroką debatę społeczną w tym z prominentnymi osobami z regionu. Do polityków kierowano pytanie: „Jakie działania Pan podejmował na rzecz powstania autostrady A-1?”

Autostrada A-1 pozostaje w interesie nie tylko regionu Pomorza, lecz i całej Polski, regionu Bałtyckiego i Unii Europejskiej. Wobec już istniejących i przeciążonych ruchem innych połączeń o południkowym przebiegu jest niekwestionowaną alternatywą, sprzyjającą kształtowaniu europejskiej, przestrzennej, ekonomicznej i społecznej spójności. Jej istnienie sprzyjałoby przywróceniu ważnej roli polskich portów morskich na Bałtyku, aktywizacji ekonomiczno-społecznej nadmorskiego regionu i Polski. Wzdłuż jej przebiegu kształtowałyby się atrakcyjne rynki wymiany towarów i usług.

Reasumując przedstawione rozważania należy stwierdzić, że wielkoskalowe, transportowe inwestycje infrastrukturalne w Polsce mają szanse rozwoju pod warunkiem pokonania istniejących barier politycznych, prawnych, administracyjnych i ekonomicznych. W konkretnych przypadkach jednak np. w zakresie budowy niektórych centrów obsługi handlowej, komunikacyjnej na zurbanizowanych obszarach, funkcjonalnie konkurujących obiektów w portach morskich, realizacji projektów lokalizacji lotnisk komunikacyjnych i portów lotniczych należy podejmować działania racjonalne, poparte skrupulatną analizą wszelkich uwarunkowań. W odniesieniu do Autostrady A-1 swoistym paradoksem jest jej priorytetowy charakter w unijnych programach rozwoju sieci transportowej, natomiast w Polsce nie dostrzega się nie tylko utraconych, ale i potencjalnych korzyści, na jakie ekonomiści transportu i urbaniści wskazują.