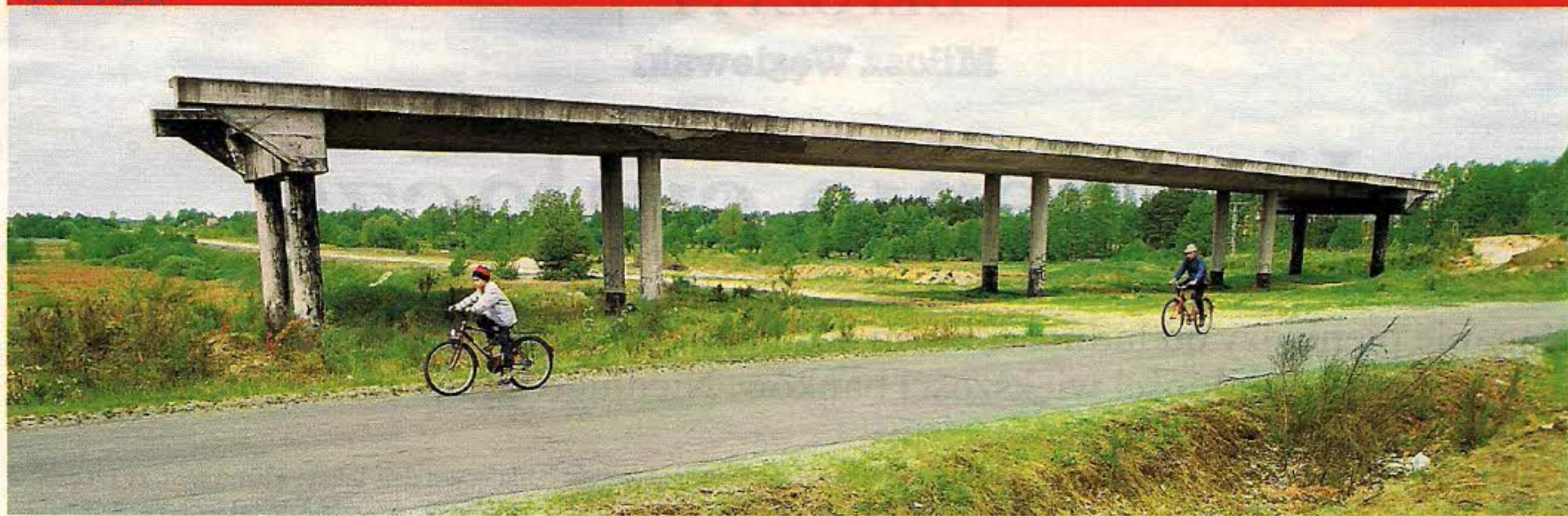


6/2009 8.02.09 cena 5 zł (w tym 7% VAT) 2,50 euro Nr indeksu 366 79X

NT Newsweek

POLSKA



W ZAWIESZENIU Wiadukt wybudowano już w latach 80. Tak stał przez 20 lat. Odcinek autostrady koło Konina otwarto w 2006 roku

AUTOSTRADY

Droga donikąd

Każdy rok opóźnienia w budowie autostrad kosztuje nas ponad miliard złotych.

NORBERT KOŁOS, ANDRZEJ RZOŃCA

Istnieją kraje, w których autostrad jest za dużo. Na przykład w Hiszpanii przypada na nie co 15. kilometr dróg. Wydatki na ich budowę i utrzymanie uniemożliwiły realizację innych inwestycji, mogących przynieść Hiszpanom większe korzyści niż autostrady, po których mało kto jeździ. Są też kraje, takie jak Czechy, w których autostrad jest za mało, ale szybko nadrabiają zaległości. Jest wreszcie Polska, gdzie autostrady są głównie w planach, bo wybudowanych mamy niewiele ponad 750 km.

W planach mamy wybudowanie ok. 1300 km autostrad, z czego znaczna część miałyby zostać oddana do użytku przed Euro 2012. Ich układ zaprojektowano z grubsza w 1972 roku i był już wówczas oficjalnym dokumentem rządowym. Wtedy też rozpoczęto budowę pierwszych odcinków sieci. Ponieważ dwie trzecie autostrad nie powstało do dziś, polska gospodarka ponosi wielomiliardowe straty. Skąd to wiemy? Otóż obliczyliśmy, że każdy rok opóźnienia tylko w budowie brakujących odcinków trzech najważniejszych autostrad kosztuje nas, czyli obywateli i gospodarkę, ponad 1 mld zł rocznie.

Autostrady mają większą przepustowość niż zwykłe drogi, a także mniejsze spadki i wzniesienia, co zwiększa płynność jazdy, a w efekcie zmniejsza zużycie paliwa. Pozwala też spędzać mniej czasu w podróży, a to wpływa na produktywność. Z kolei lep-

szą jakość ich nawierzchni redukuje wydatki na naprawy samochodów. Wreszcie bezkolizyjne skrzyżowania czy odseparowanie pieszych ograniczają liczbę wypadków. W opublikowanym w środę raporcie Forum Obywatelskiego Rozwoju przeliczyliśmy roczne korzyści z tytułu niższych kosztów eksploatacji samochodów, krótszego czasu podróży, mniejszej liczby wypadków i mniejszego zanieczyszczenia środowiska i okazało się, że są one zbliżone do sum, jakie można byłoby uzyskać z lokaty około 90 mld zł.

Z drugiej strony, wybudowanie autostrad kosztuje. Kosztowne jest też ich utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym. Wszystkie te wydatki dałoby się pokryć z lokaty w wysokości około 65 mld zł. W efekcie koszt każdego roku opóźnienia w budowie brakujących odcinków autostrad A1, A2, i A4 można szacować na poziomie odsetek od kwoty około 25 mld zł (90 mld minus 65 mld), a to daje właśnie wspomniany miliard.

Ale ten rachunek inwestycyjnej i budowlanej indolencji należy powiększyć jeszcze o kilka pozycji. Po pierwsze, opóźnienia dotyczą nie tylko autostrad, ale również innych ważnych dróg. Wedle planów z września 2007 roku do 2012 roku powinno powstać 1980 km dróg ekspresowych i 428 km obwodnic, a więc znacznie więcej niż autostrad. Rok nie minął i oficjalnie ogłoszono,

że zdążymy wybudować nie dwa tysiące kilometrów dróg ekspresowych, lecz tylko tysiąc. Korzyści z ich istnienia są zbliżone do tych, które przynoszą autostrady, koszty budowy zaś niższe, z czego wniosek, że straty wynikające z opóźnień budowy są takie same, a może nawet większe w przypadku dróg ekspresowych niż autostrad.

Opóźnienia w inwestycjach drogowych mogą też skutkować utratą części funduszy unijnych. Z funduszy na lata 2007-2013 na drogi ma pójść prawie 15 mld euro. Jeśli wiele projektów nie zostanie zrealizowanych do 2015 roku, to stracimy nie tylko unijne pieniądze; potem będziemy budować drogi z własnej kieszeni - w nowym budżecie unii Polska otrzyma mniejsze środki, gdyż zmniejsza się luka w dochodzie na mieszkańca między naszym krajem a średnią w UE.

Bezpośrednie straty wynikają zaś ze wzrostu kosztów inwestycji drogowych. Na przykład w 2007 roku rząd PiS postanowił odebrać firmie GTC koncesję na budowę odcinka Nowe Marzy - Czerniewice, bo uznał, że oferowana przez nią cena 7,4 mln euro za kilometr autostrady jest zawyżona. Przegrał jednak sprawę przed sądem. Ostateczne porozumienie zawarto dopiero w połowie 2008 roku, ale wtedy cena wzrosła już do prawie 12 mln euro. W rezultacie tylko za ten liczący 62 km odcinek autostrady zapłacimy o prawie 300 mln euro więcej. Koszt wybudowania wszystkich brakujących odcinków podskoczył w ciągu zaledwie jednego roku, najostrożniej szacując, o 3,5 mld euro. Światowy kryzys zahamował wzrost cen, ale powrotu do dawnych stawek już nie będzie. Trudno o lepszą ilustrację powiedzenia, że czas to pieniądz. ■

Andrzej Rzońca jest wiceprezesem Forum Obywatelskiego Rozwoju
Norberty Kołos jest współzałożycielem firmy doradczej 4C Future Computing