

Warszawa, 28 stycznia 2009 r.

Informacja prasowa

## WYBUDOWANIE AUTOSTRAD DAŁOBY OSZCZĘDNOŚCI DO 97 MLN ZŁOTYCH

**Wybudowanie brakujących odcinków najważniejszych autostrad, tj. A1, A2 i A4, pozwoliłoby zaoszczędzić w ciągu 25 lat na kosztach użytkowania samochodów, czasie podróży, kosztach wypadków i zanieczyszczenia środowiska łącznie 97 mld złotych. Taki wniosek płynie z najnowszego raportu FOR, PricewaterhouseCoopers, kancelarii Wardyński i Wspólnicy i firmy 4CFuture o tym, jak odblokować inwestycje drogowe w Polsce, przedstawionego na dzisiejszej konferencji prasowej w FOR. Rozbudowa sieci dróg byłaby dla nas opłacalna nawet przy słabym wzroście gospodarczym w kolejnych latach.**

Nikogo w Polsce nie trzeba specjalnie przekonywać do tego, że rozwój infrastruktury drogowej jest korzystny dla gospodarki. Rozwinięta struktura drogowa pozwala zaoszczędzić na kosztach transportu i magazynowania, ułatwia specjalizację, sprzyja wychodzeniu ze sprzedażą dóbr poza lokalne rynki, a także poszerza możliwości zyskowego lokowania kapitału. Dzięki rozwojowi infrastruktury rośnie skłonność i zdolność firm do inwestowania.

*„Odpowiednio rozbudowany system dróg przyczynia się też do szybszego rozprzestrzeniania wiedzy i ułatwia przepływ pracowników do bardziej wydajnych sektorów, podnosząc opłacalność samej pracy. Dzięki rozwiniętej sieci dróg pracownicy łatwiej znajdują pracę odpowiadającą ich kwalifikacjom, mają też lepszy dostęp do edukacji i opieki zdrowotnej.”* – powiedział Andrzej Rzońca, wiceprezes fundacji FOR.

Nasze drogi mają za małą przepustowość, ponieważ w Polsce brakuje sieci autostrad i dróg ekspresowych. Jesteśmy się w pierwszej piątce krajów, w których na kilometr drogi przypada największy tonaż przewożonych towarów. Pod tym względem ustępujemy jedynie Niemcom, Hiszpanom, Francuzom oraz Brytyjczykom.

*„Wybudowanie brakujących odcinków najważniejszych autostrad, tj. A1, A2 i A4, pozwoliłoby zaoszczędzić w ciągu 25 lat na kosztach użytkowania samochodów, czasie podróży, kosztach wypadków i zanieczyszczenia środowiska łącznie 97 mld złotych.”* – powiedział Michał Stokłosa z firmy 4CFuture, która przygotowała wyliczenia zaprezentowane w raporcie. Jego zdaniem inwestycja ta zwróciłaby się po 15 latach i to bez uwzględniania jej wpływu na wzrost gospodarki. Wybudowanie brakujących autostrad byłoby opłacalne nawet gdyby połowa kierowców dalej korzystała ze starych dróg.

## WARDYŃSKI i WSPÓLNICY

Autorzy raportu przeprowadzili symulację zestawiającą koszty wybudowania brakujących 1150 km autostrad z korzyściami przy założeniu wysokiego, słabego i najbardziej prawdopodobnego wzrostu gospodarczego. Wynika z niej, że nawet przy założeniu, iż dzisiejszy bardzo słaby stan polskiej gospodarki będzie się utrzymywać przez kolejne lata, to i tak inwestycja w autostrady będzie dla nas opłacalna, bo korzyści z tych inwestycji znacznie przewyższą koszty ich zrealizowania.

Jednak system dróg i autostrad trzeba rozwijać stosownie do potrzeb i możliwości. Infrastruktura drogowa powinna być rozbudowywana na terenach gęsto zaludnionych, a jej parametry techniczne powinny być dostosowane do poziomu rozwoju kraju. Remonty istniejącej infrastruktury często mogą przynieść znacznie większe korzyści niż jej kosztowna rozbudowa. Inwestycje infrastrukturalne nie mogą też skutkować wysokim deficytem w finansach państwa.

Teoretycznie Polska ma pieniądze na budowę dróg, jednak wydatkowanie całych przewidzianych na ten cel środków będzie trudne ze względów instytucjonalnych i organizacyjnych. Istotną barierą może być też konieczność zagwarantowania współfinansowania krajowego, w szczególności w przypadku projektów generujących przychody.

W latach 2009-2015 Polska ma do wykorzystania na budowę dróg 63 mld złotych z funduszy UE, jeśli tylko projekty te będą współfinansowane ze środków krajowych. Oznaczałoby to że potrzebujemy co najmniej 11 mld złotych współfinansowania ze środków krajowych.. Razem stanowi to 6% rocznego PKB Polski. *„W tej sytuacji najważniejszym pytaniem jest jak zapewnić współfinansowanie krajowe projektów infrastrukturalnych w obecnej sytuacji gospodarczej. Pewnym rozwiązaniem może być stosowanie różnych form finansowania inwestycji, nie tylko pochodzących ze środków budżetowych. Kolejną opcją jest łączenie różnych źródeł w jednym projekcie. Konieczne jest także staranne analizowanie różnych form finansowania dla poszczególnych inwestycji, oraz dla całych grup projektów – tak aby dostępne środki rozłożyły się na jak najwięcej inwestycji”* – powiedziała podczas konferencji Maja Koźmińska, wicedyrektor w zespole ds. transportu, infrastruktury i sektora publicznego PricewaterhouseCoopers (PwC).

W szczególności połączenie finansowania w formie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) z funduszami UE może pomóc zapewnić wkład krajowy wymagany dla współfinansowania środków UE. Na pewno warto je rozważyć w przypadku realizacji dużych projektów, gdy połączone środki budżetów państwowych lub samorządowych i kapitał prywatny, lub też środki publiczne wraz ze środkami UE - nie są wystarczające dla przeprowadzenia zamierzonych inwestycji.

„Finansowanie w formie PPP połączone z wykorzystaniem funduszy unijnych na pewno jest też potencjalnie korzystne gdy inwestycja jest przeprowadzana w obszarze wspieranym przez fundusze UE, a współpraca z partnerem prywatnym niesie ze sobą istotne korzyści lub wtedy gdy jest szansa na

## WARDYŃSKI i WSPÓLNICY

zmniejszenie kosztu i ryzyka finansowania, poprzez obniżenie kosztów ponoszonych przez partnera prywatnego dzięki zastosowaniu grantu z funduszy UE. – dodała Maja Koźmińska z PwC.

Do głównych barier inwestycji drogowych, już na etapie planowania strategicznego należą częste zmiany koncepcji realizacji inwestycji drogowych, w tym w zakresie autostrad płatnych, a także brak harmonizacji różnych systemów planowania przestrzennego.

*„Receptą na to jest powiązanie planowania inwestycji drogowych z innymi inwestycjami w sektorze transportowym, opracowywanie całościowych koncepcji rozwoju infrastruktury w miejsce zmian dokonywanych ad hoc, jak również formalne ograniczenie możliwości częstych zmian koncepcji budowy inwestycji drogowych w Polsce.” – powiedział mec. Marcin Radwan-Röhrenscheff z kancelarii Wardyński i Wspólnicy.*

Konieczne jest też zapewnienie stabilności prawa, przy czym ważniejsza jest prawidłowa praktyka stosowania prawa, niż wprowadzanie kolejnych zmian. Jeżeli będą wprowadzane nowe zmiany w prawie, to powinny one być opracowywane kompleksowo i z precyzyjnym planowaniem skutków, które przyniosą.

„Ciagle brakuje w przepisach prawa rozwiązań w większym stopniu uwzględniających liniowy charakter inwestycji drogowych. Zwracałbym tutaj uwagę na obowiązek wprowadzania decyzji lokalizacyjnych oraz decyzji zezwalających na realizację inwestycji do miejskiego planu zagospodarowania przestrzennego. Konieczne jest też usunięcie ograniczenia czasowego obowiązywania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji. - dodał mec. Radwan.

Dodatkowych informacji udzielają:

**Paulina Chylińska**

Specjalista ds. Public Relations FOR  
tel. +48 22 558 06 72, 0 609 717 102  
e-mail: paulina.chylinska@for.org.pl

**Andrzej Rzońca**

Wiceprezes FOR  
kom. +48 601 313 136  
e-mail: info@for.org.pl

**Katarzyna Forycka**

Starszy Konsultant ds. Public Relations  
PricewaterhouseCoopers  
kom. +48 502 184 322  
e-mail: info@4cfuture.eu

**Maja Koźmińska**

Wicedyrektor w zespole ds. infrastruktury  
PricewaterhouseCoopers  
kom. +48 502 184 292  
e-mail: maja.kozminska@pl.pwc.com

**Tadeusz Lewandowski**

Wardyński i Wspólnicy sp.k.  
kom. +48 71 341 86 00  
e-mail: tadeusz.lewandowski@wardynski.com.pl

**Michał Stokłosa**

4CFuture Computing  
kom. +48 501 100 210  
e-mail: info@4cf.eu