



PRICEWATERHOUSECOOPERS

WARDYŃSKI I WSPÓLNICY

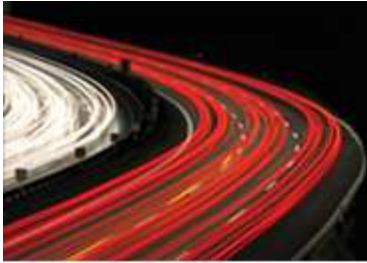


KTÓRĘDY DROGA?

RAPORT O TYM, JAK ODBLOKOWAĆ INWESTYCJE DROGOWE W POLSCE

Warszawa, styczeń 2009





Odpowiada na następujące pytania:

- **Jak infrastruktura drogowa wpływa na wzrost gospodarki w długim i krótkim okresie?**
- **Jaki jest obecnie stan infrastruktury drogowej w Polsce? Jak pod tym względem wygląda nasz kraj na tle państw UE?**
- **Jakie są korzyści z rozwoju sieci autostrad w Polsce?**
- **Jak duże są wydatki na infrastrukturę drogową w Polsce i jak kształtowały się one w ostatnich latach?**
- **Jakie są źródła finansowania infrastruktury drogowej?**
- **Jakie są główne bariery rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce?**
- **Jakie zmiany są niezbędne, aby odblokować inwestycje drogowe w Polsce?**



Plan prezentacji:

1. Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki

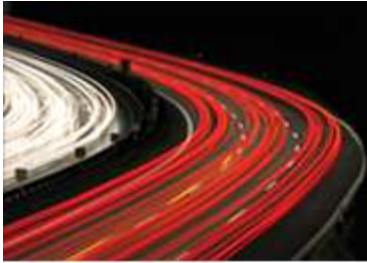
2. Stan infrastruktury drogowej w Polsce

3. Szacunki korzyści z rozwoju sieci autostrad w Polsce

4. Finansowanie infrastruktury drogowej

5. Podstawowe bariery

6. Potrzebne zmiany



Plan prezentacji:

1. Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki

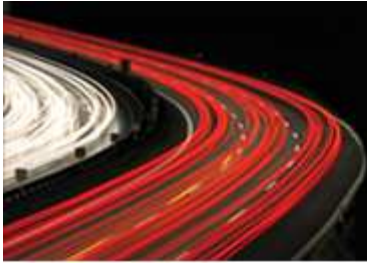
2. Stan infrastruktury drogowej w Polsce

3. Szacunki korzyści z rozwoju sieci autostrad w Polsce

4. Finansowanie infrastruktury drogowej

5. Podstawowe bariery

6. Potrzebne zmiany



Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki (1)

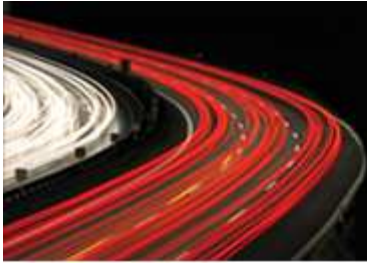
Rozwinięta infrastruktura drogowa:

- Pozwala zaoszczędzić na kosztach transportu i magazynowania,
- Ułatwia specjalizację,
- Sprzyja wychodzeniu ze sprzedażą dóbr poza lokalne rynki,
- Przyczynia się do szybszego rozprzestrzeniania wiedzy,
- Ułatwia przepływ pracowników do bardziej wydajnych sektorów,
- Ułatwia dostęp do edukacji i opieki zdrowotnej.
- Podnosi opłacalność pracy,
- Ułatwia znalezienie pracy odpowiadającej kwalifikacjom pracownika,
- Poszerza możliwości zyskowego lokowania kapitału,
- Podnosi skłonność i zdolność firm do inwestowania,



Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki (2)

- **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 skutkować wysokim deficytem w finansach państwa.**



Plan prezentacji:

1. Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki

2. Stan infrastruktury drogowej w Polsce

3. Szacunki korzyści z rozwoju sieci autostrad w Polsce

4. Finansowanie infrastruktury drogowej

5. Podstawowe bariery

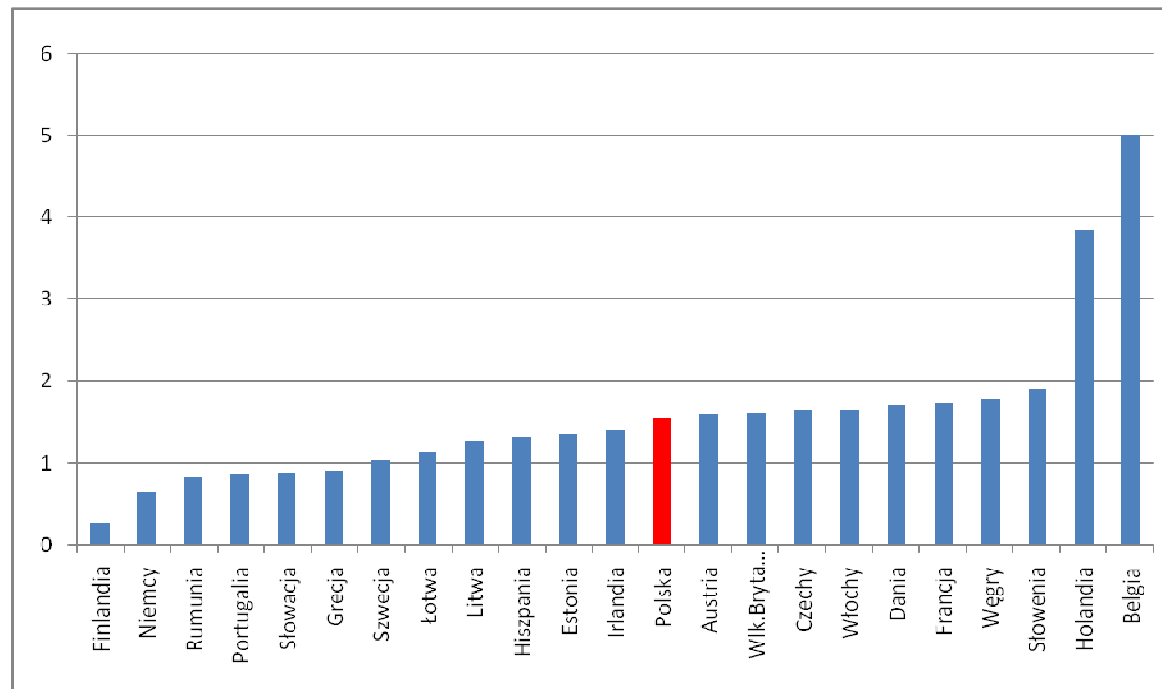
6. Potrzebne zmiany



Stan infrastruktury drogowej w Polsce (1)

Pod względem gęstości sieci dróg Polska jest europejskim średniakiem. Belgowie i Holendrzy mają odpowiednio ponad 3- i 2-krotnie lepiej rozbudowaną sieć drogową. Większa gęstość sieci drogowej występuje również w Słowenii, na Węgrzech oraz w Czechach.

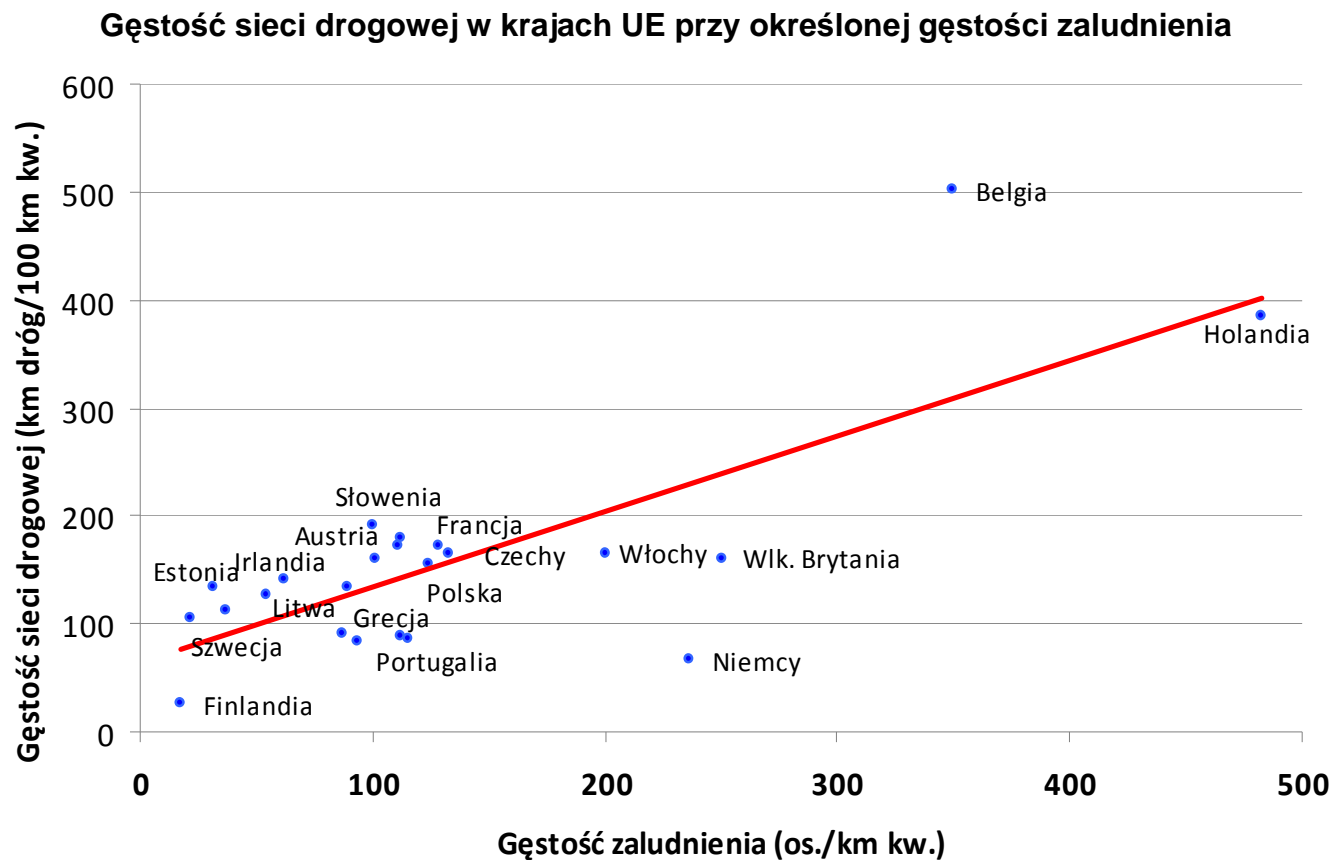
Gęstość sieci drogowej w niektórych krajach UE (km/km²)

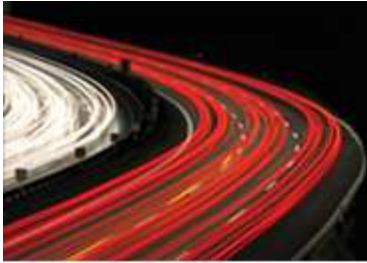




Stan infrastruktury drogowej w Polsce (2)

Na 1 km drogi w Polsce przypada mniej niż 100 mieszkańców, tymczasem w Rumunii 271 osób, a na Węgrzech 327.

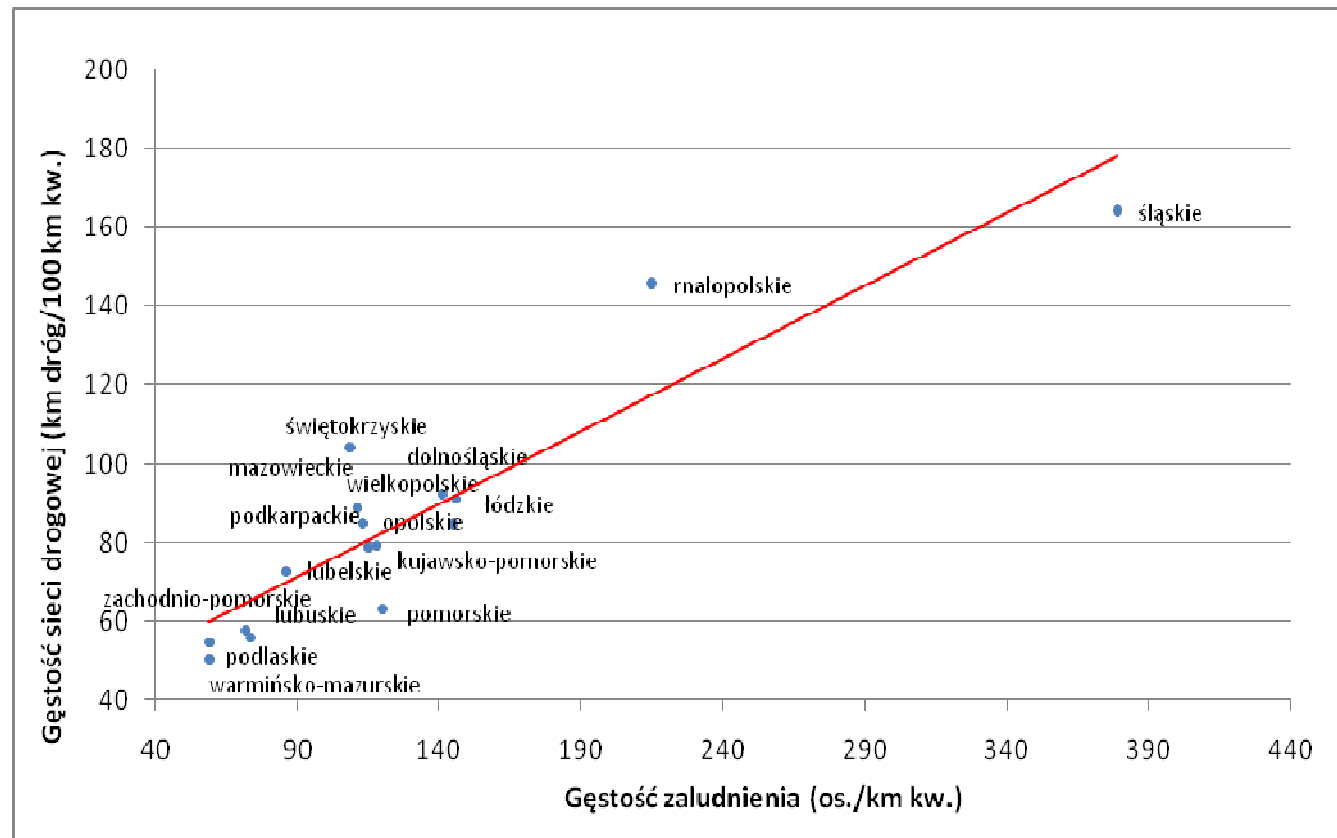




Stan infrastruktury drogowej w Polsce (3)

Różnice w gęstości sieci drogowej w Polsce wynikają z różnic w gęstości zaludnienia w poszczególnych regionach.

Gęstość sieci drogowej w poszczególnych województwach przy określonej gęstości zaludnienia

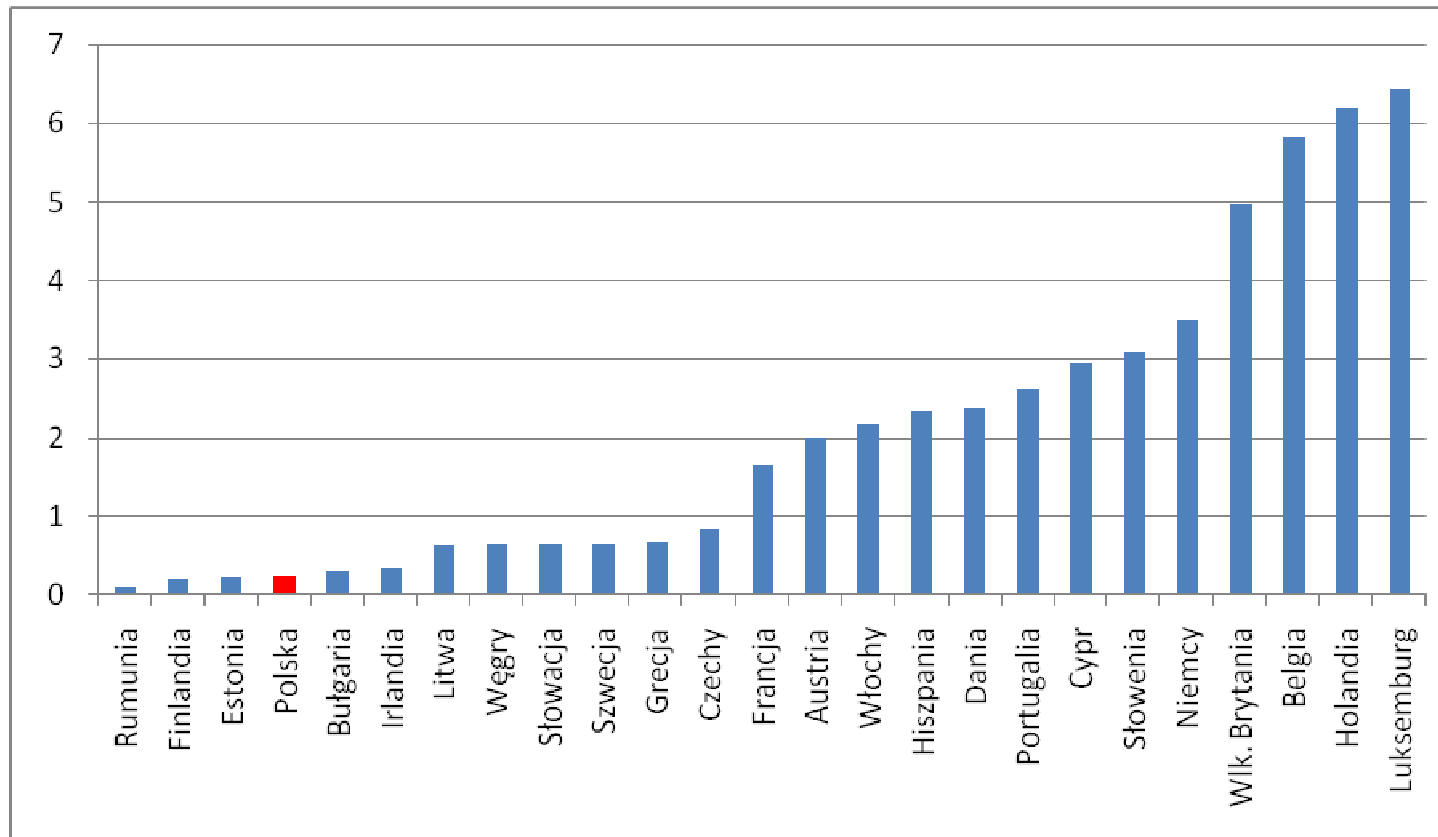


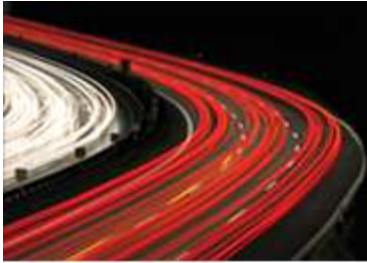


Stan infrastruktury drogowej w Polsce (4)

W Polsce mała jest przepustowość dróg. Doskwiera nam brak sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Gęstość sieci autostradowej w niektórych krajach UE (km/100 km²)

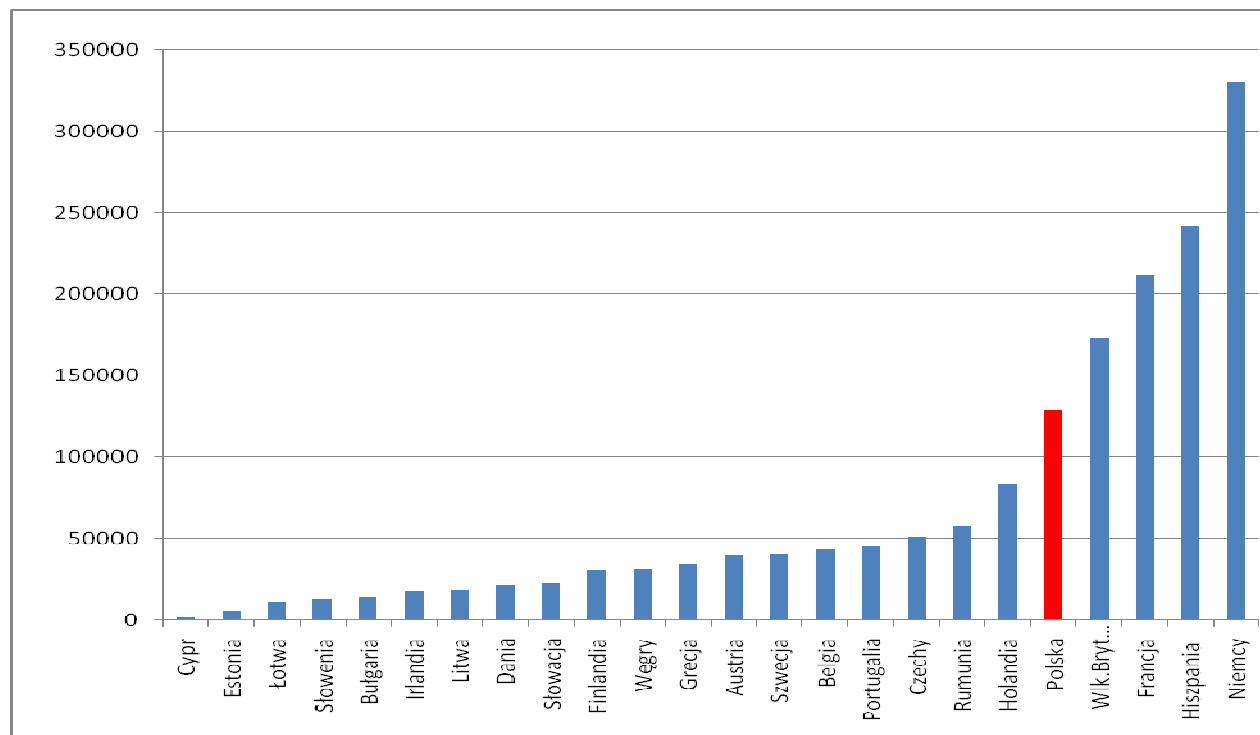




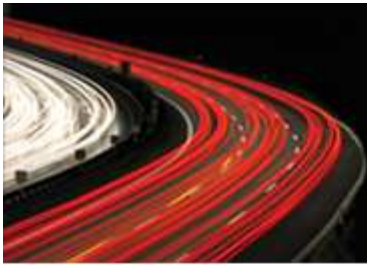
Stan infrastruktury drogowej w Polsce (5)

Polska znajduje się w pierwszej piątce krajów, gdzie tonaż przewożonych towarów jest największy. Pod tym względem ustępujemy jedynie Niemcom, Hiszpanom, Francuzom oraz Brytyjczykom.

Przewożone towary w milionach tonokilometrów



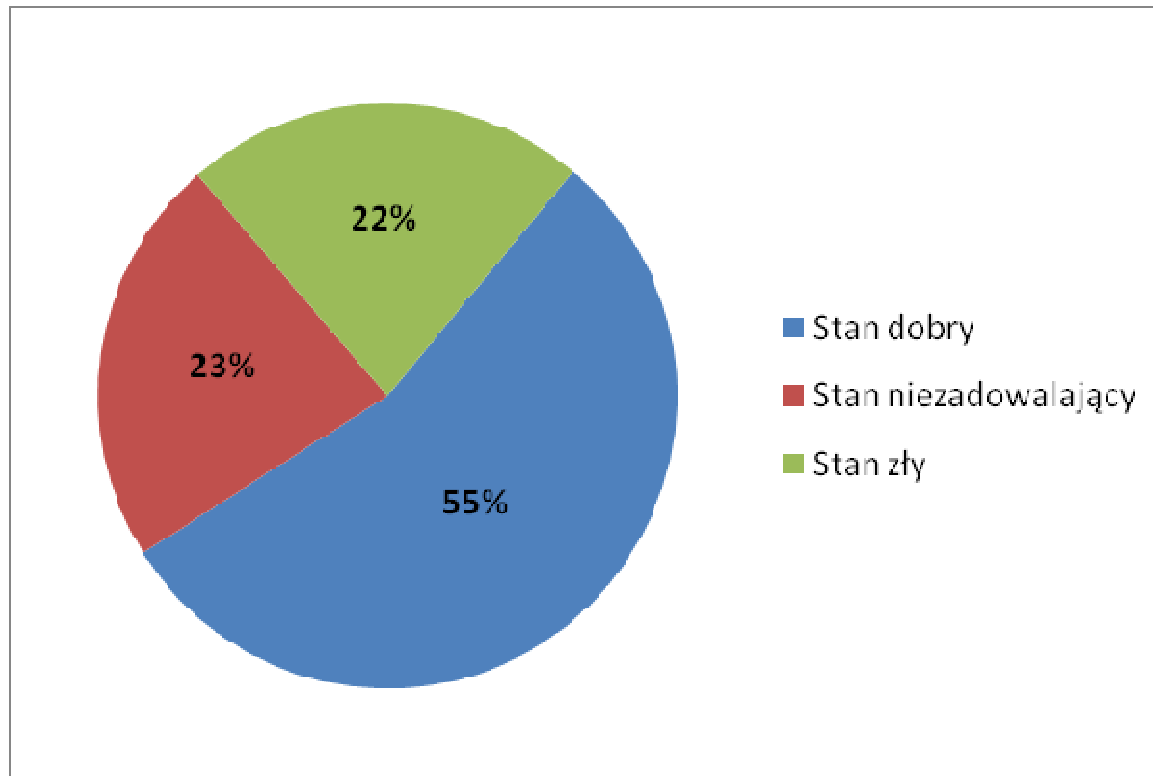
Źródło – Eurostat



Stan infrastruktury drogowej w Polsce (6)

Niedostatek autostrad oraz dróg ekspresowych sprawia, że pozostałe drogi są „rozjeżdżane”. W efekcie prawie połowa dróg krajowych w Polsce znajduje się w złym lub niezadowalającym stanie technicznym.

Stan dróg krajowych w Polsce



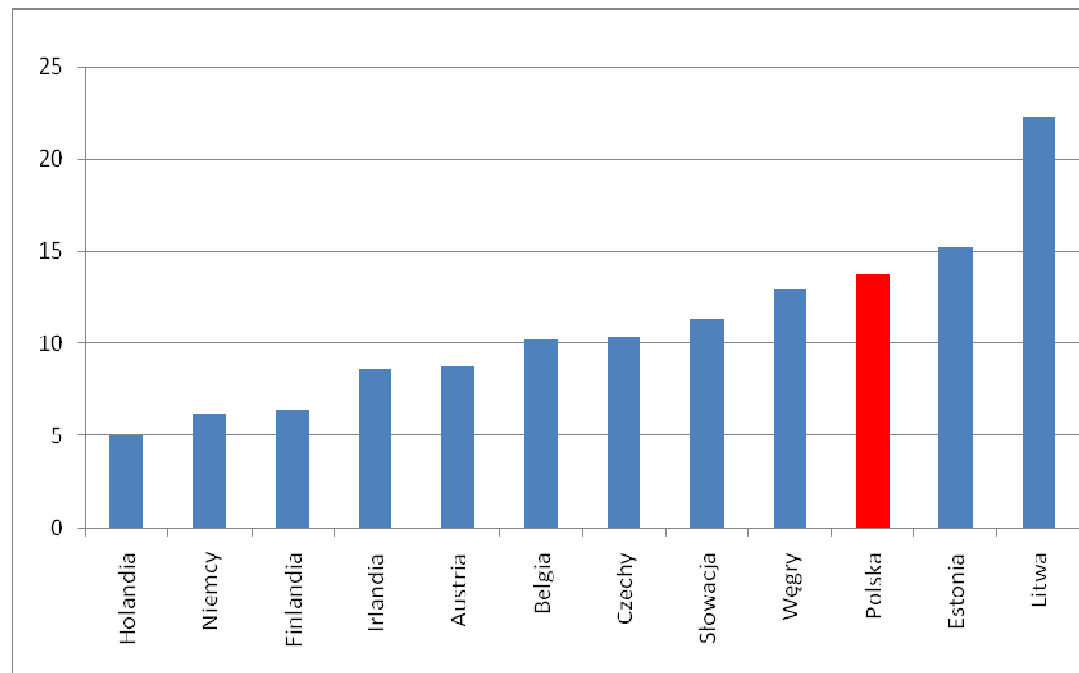
Źródło – System Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN)

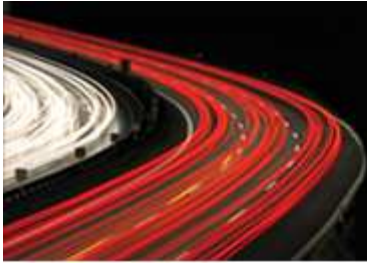


Stan infrastruktury drogowej w Polsce (7)

Brak sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz zły stan techniczny pozostałych dróg jest przyczyną wielu ludzkich tragedii. W Polsce na 100 tys. wypadków ginie średnio 8 osób więcej niż w Holandii, Niemczech czy Finlandii.

Ofiary wypadków samochodowych na 100 tys. mieszkańców w niektórych krajach UE





Plan prezentacji:

1. Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki

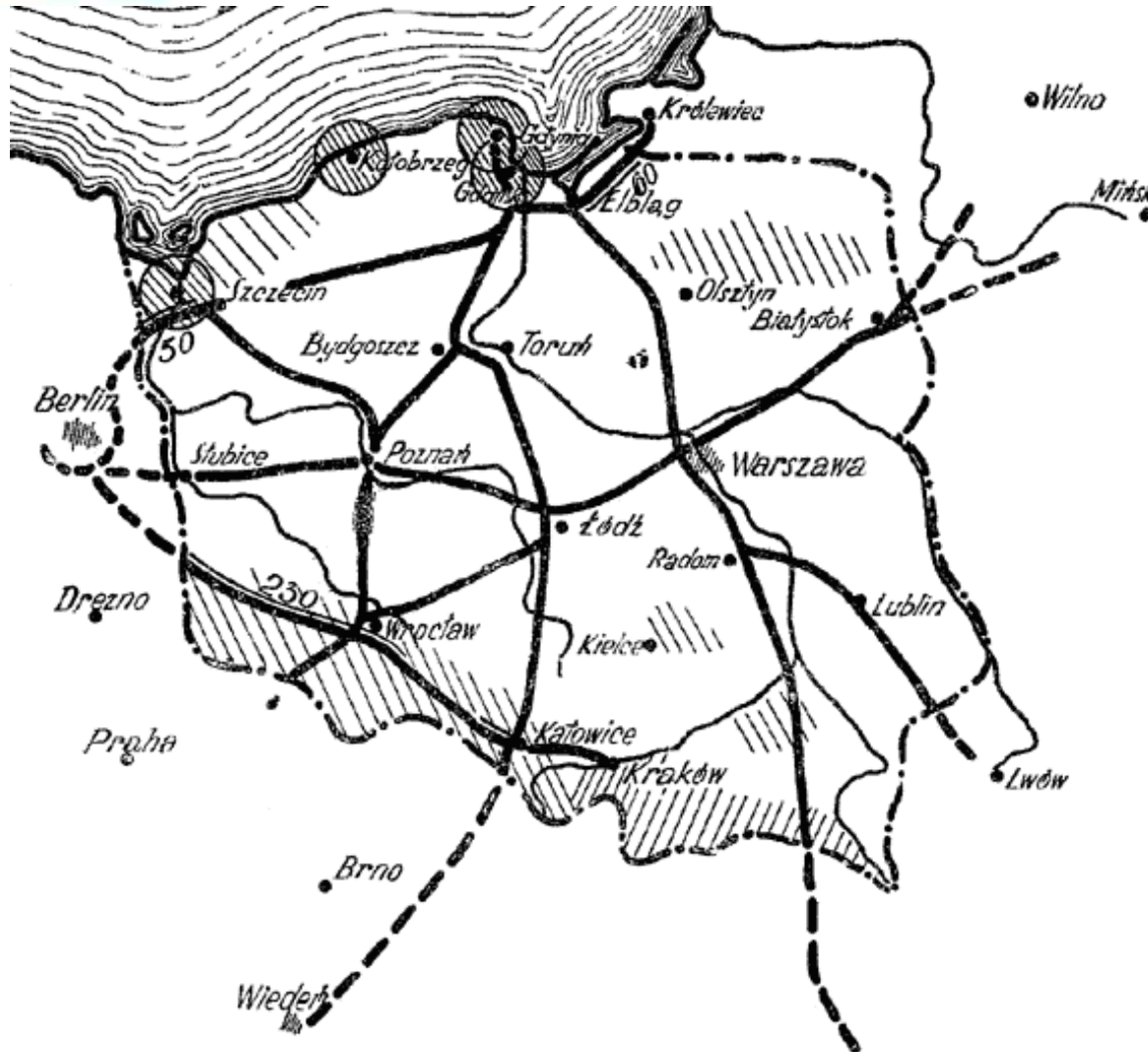
2. Stan infrastruktury drogowej w Polsce

3. Szacunki korzyści z rozwoju sieci autostrad w Polsce

4. Finansowanie infrastruktury drogowej

5. Podstawowe bariery

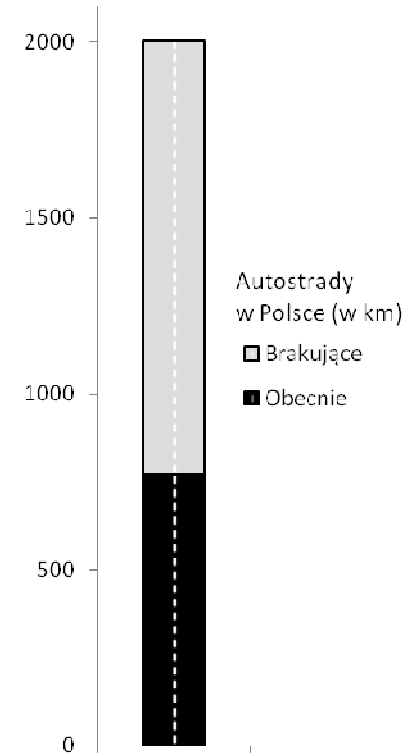
6. Potrzebne zmiany



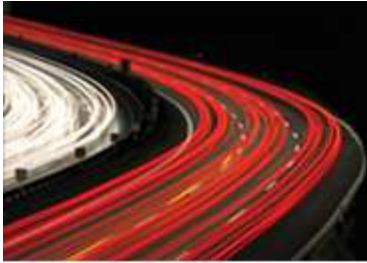
[1946]
Projekt polskiej sieci dróg
samochodowych



- Autostrady wybudowane
- Autostrady planowane lub w budowie



Analiza korzyści społeczno-ekonomicznych skupia się na brakujących odcinkach autostrad



Kategorie kosztów

Zgodnie z obowiązującymi w Unii Europejskiej standardami rozpatrywane są następujące kategorie kosztów:



Koszty czasu



Koszty eksploatacji pojazdów



Koszty wypadków drogowych i ofiar



Koszty środowiskowe

Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej



100 km



3000 PLN



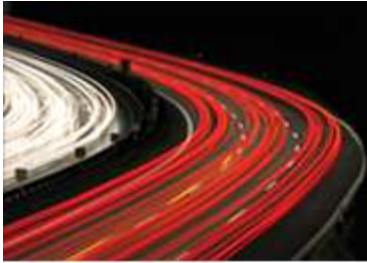
2 h



1h 20 min

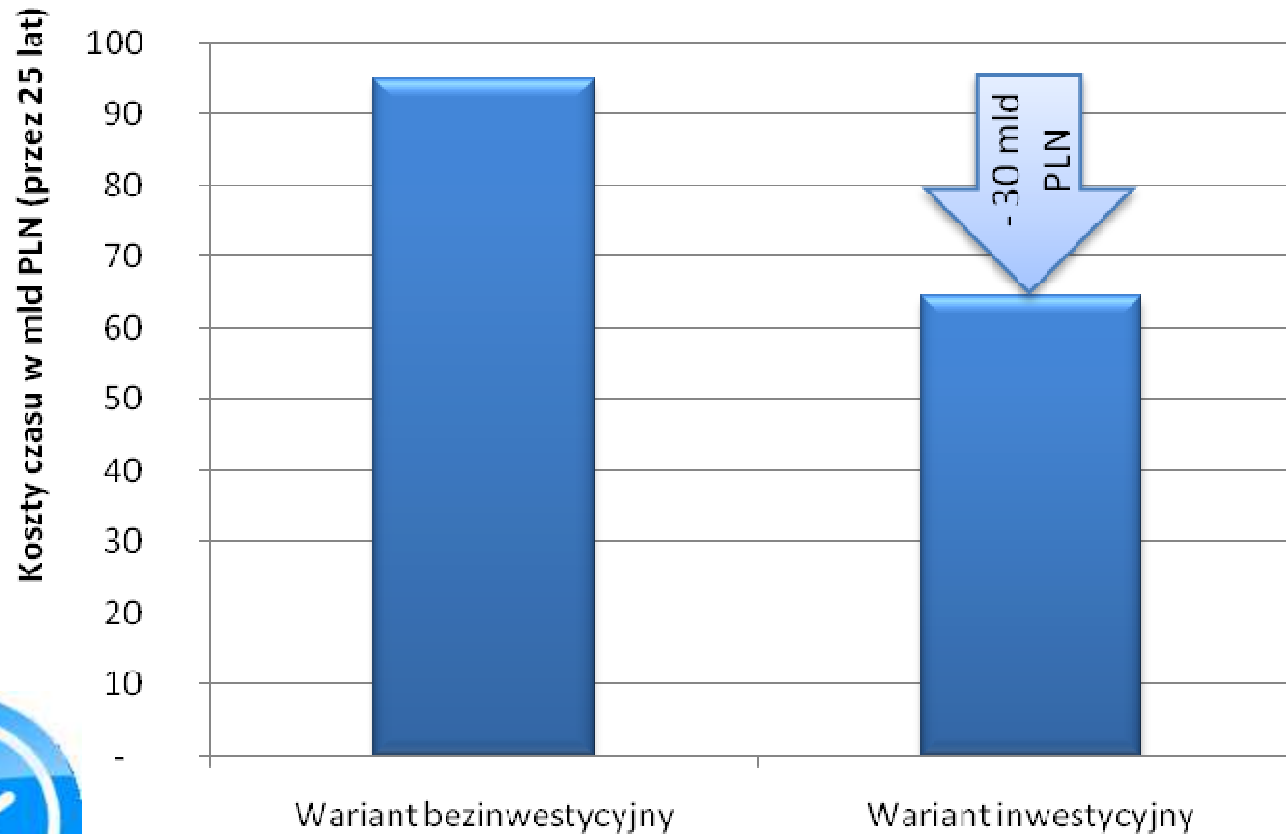


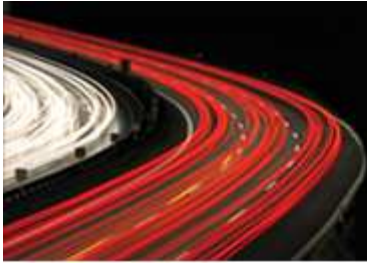
40 min zaoszczędzone dzięki szybszemu czasowi przejazdu jest w tym przykładzie warte dla pracodawcy **12,5 PLN**.



Koszty czasu użytkowników infrastruktury drogowej

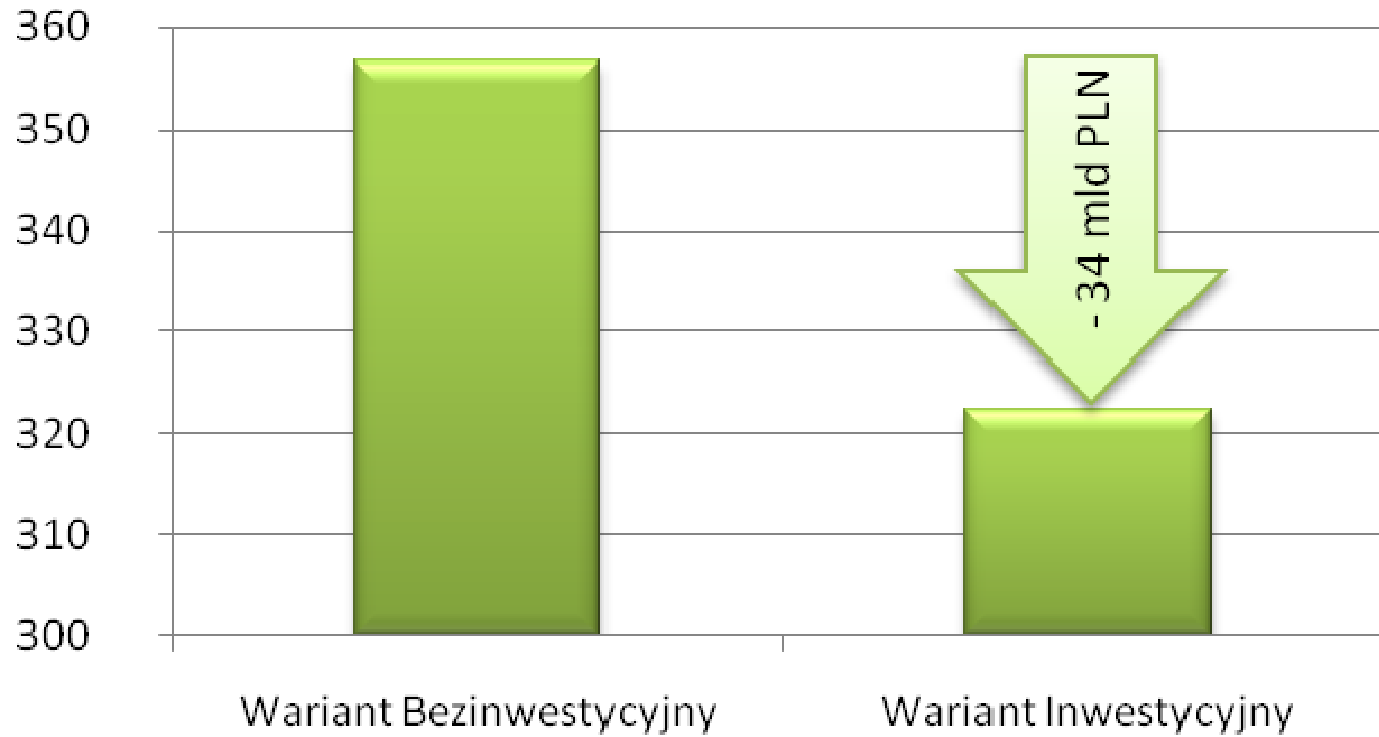
Korzyści z budowy brakujących odcinków kalkulowane są jako różnica kosztów ponoszonych obecnie i tych, które ponoszone byłyby gdyby planowane odcinki autostrad już istniały.





Koszty eksploatacji pojazdów

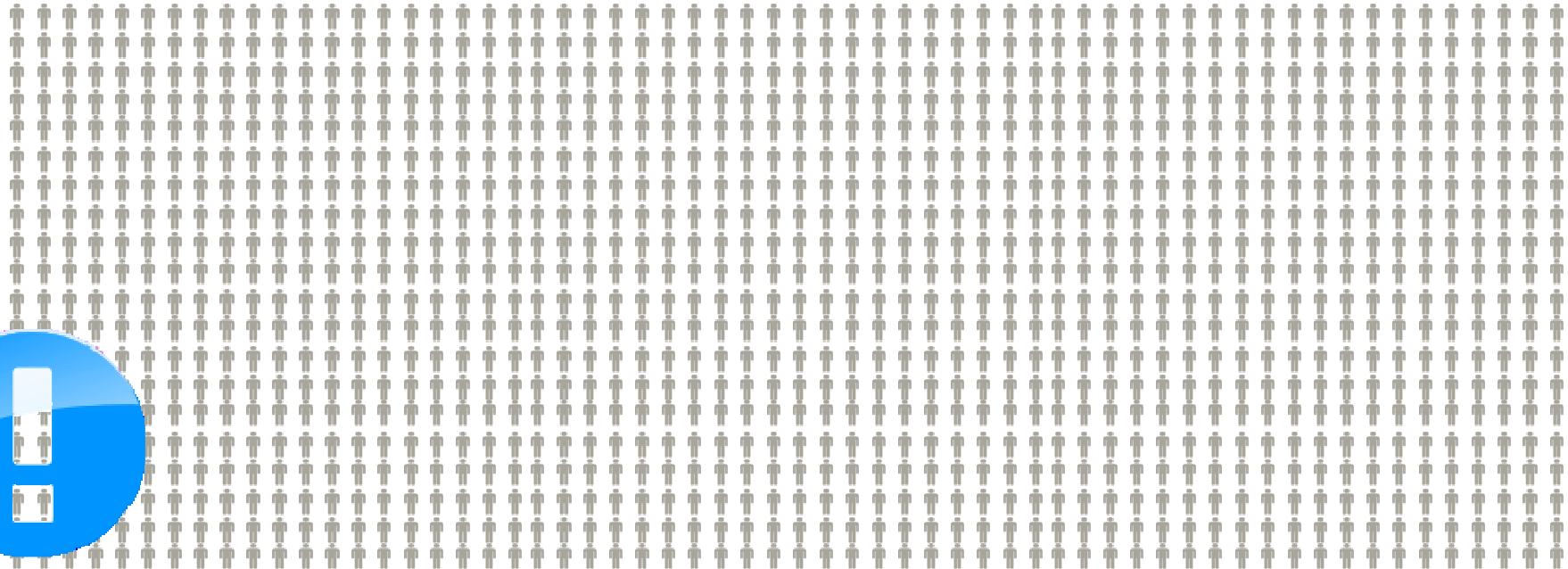
Koszty Eksploatacji w mld PLN (25 lat)

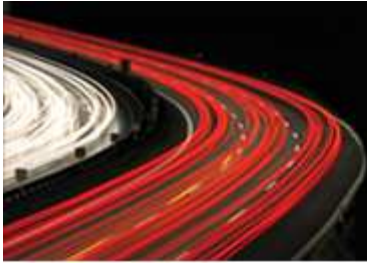




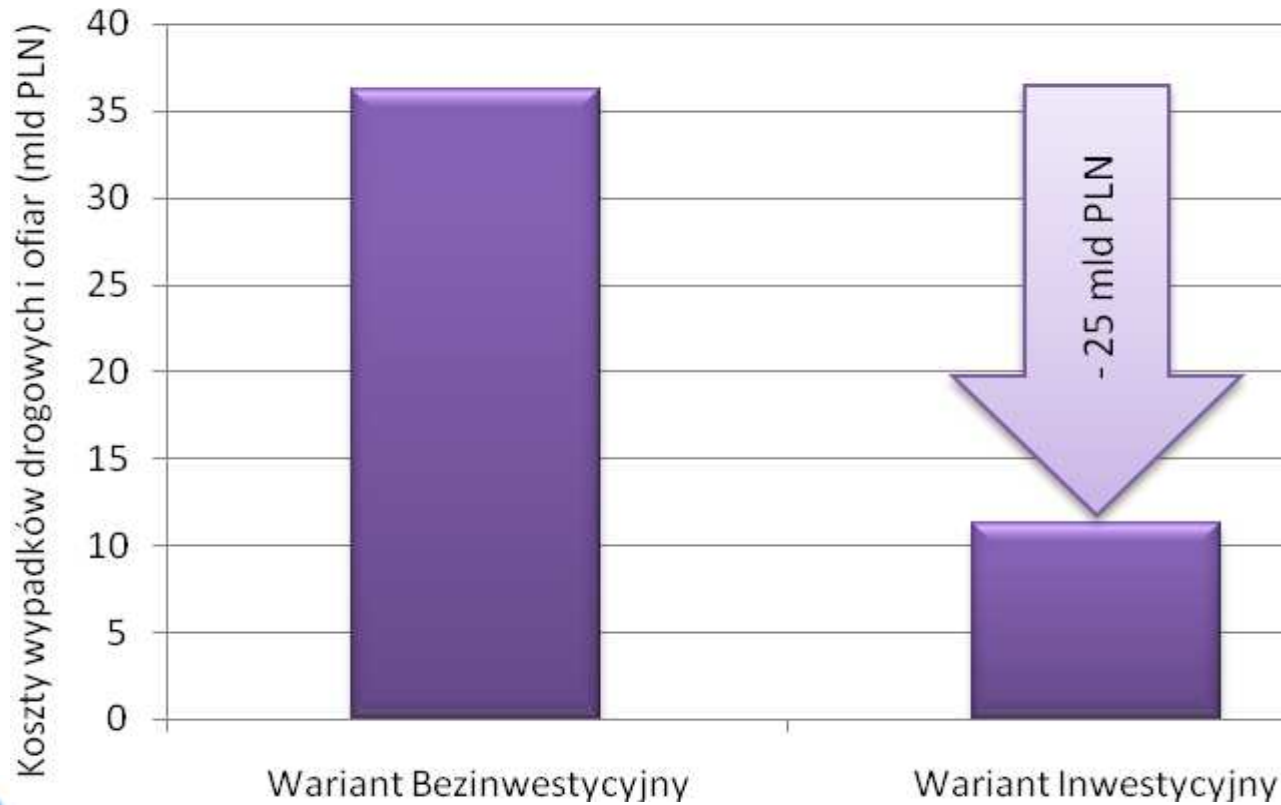
Koszty wypadków drogowych i ofiar

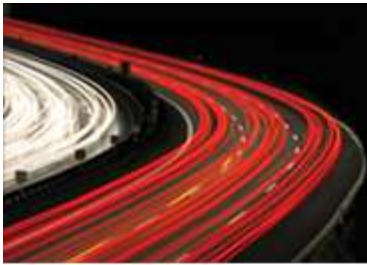
Gdyby planowane autostrady istniały już dziś, ok. 200 osób rocznie uniknęłyby śmierci w wypadkach, a kolejnych 1300 nie byłoby poszkodowanych.





Koszty wypadków drogowych i ofiar

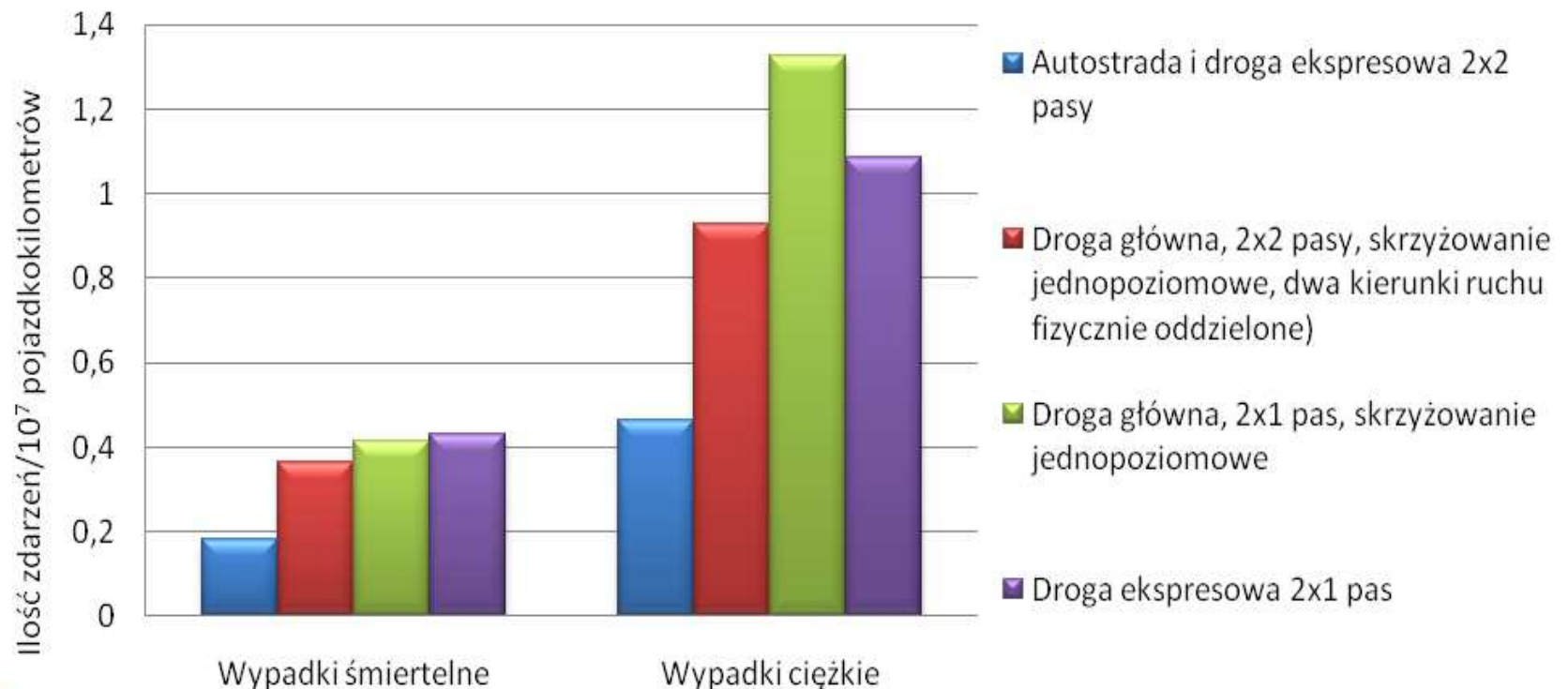




Jednojezdniowe drogi ekspresowe a bezpieczeństwo

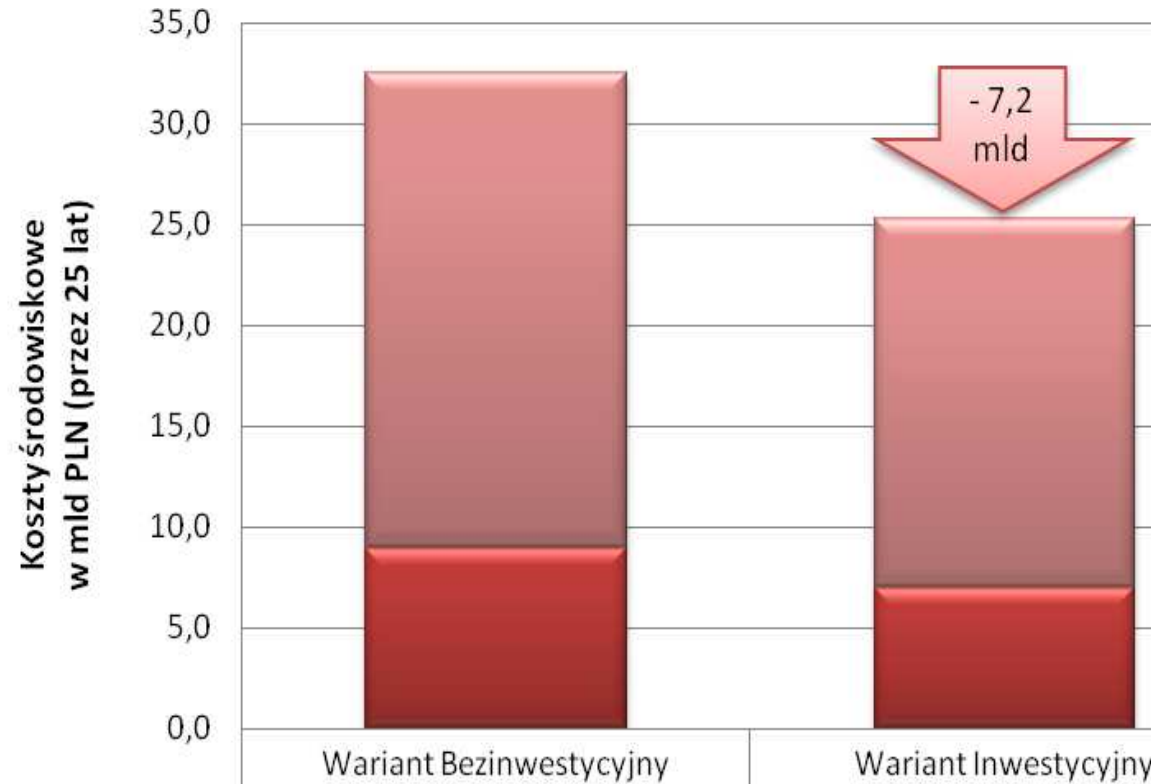
W ramach oszczędności buduje się jednojezdniowe drogi ekspresowe.

Na tych drogach prawdopodobieństwo wypadku śmiertelnego jest jednak największe.



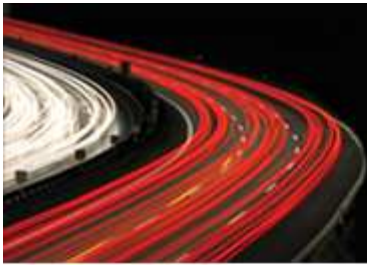


Koszty środowiskowe

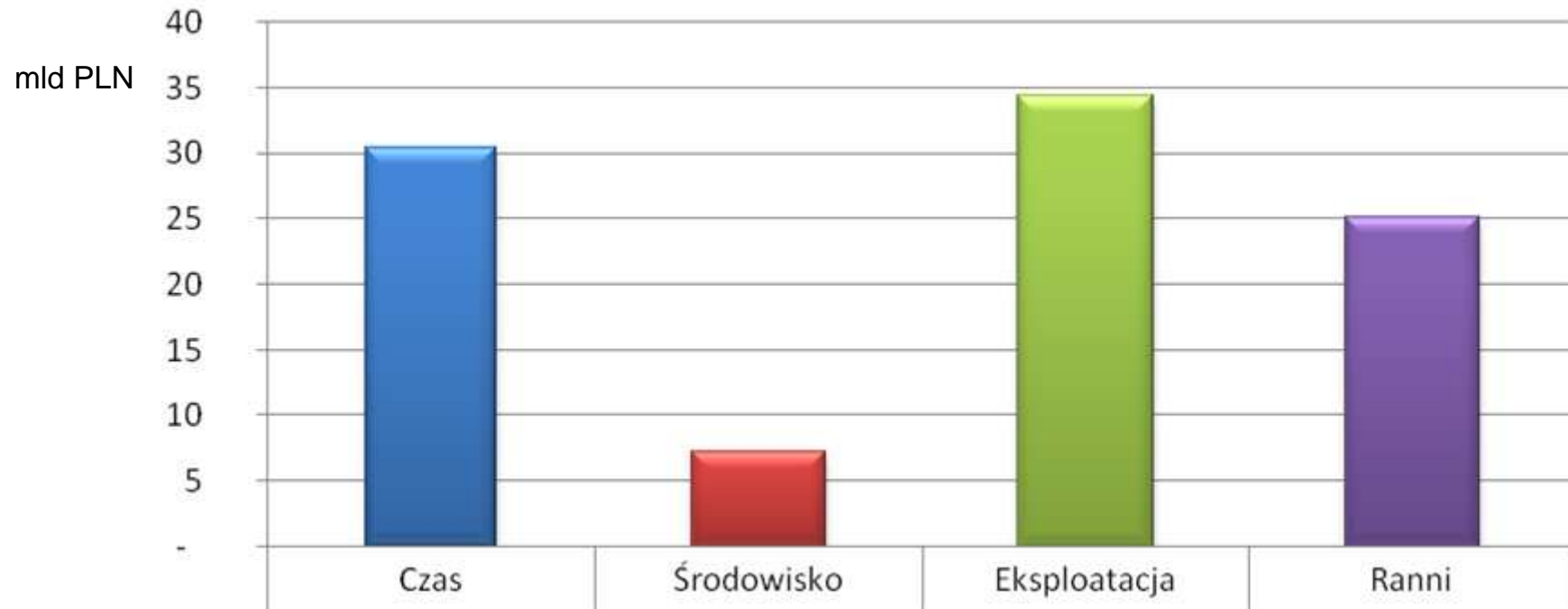


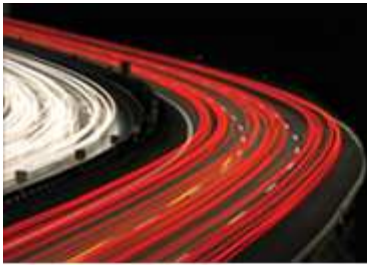
- Samochody ciężarowe i autokary
- Samochody osobowe i dostawcze



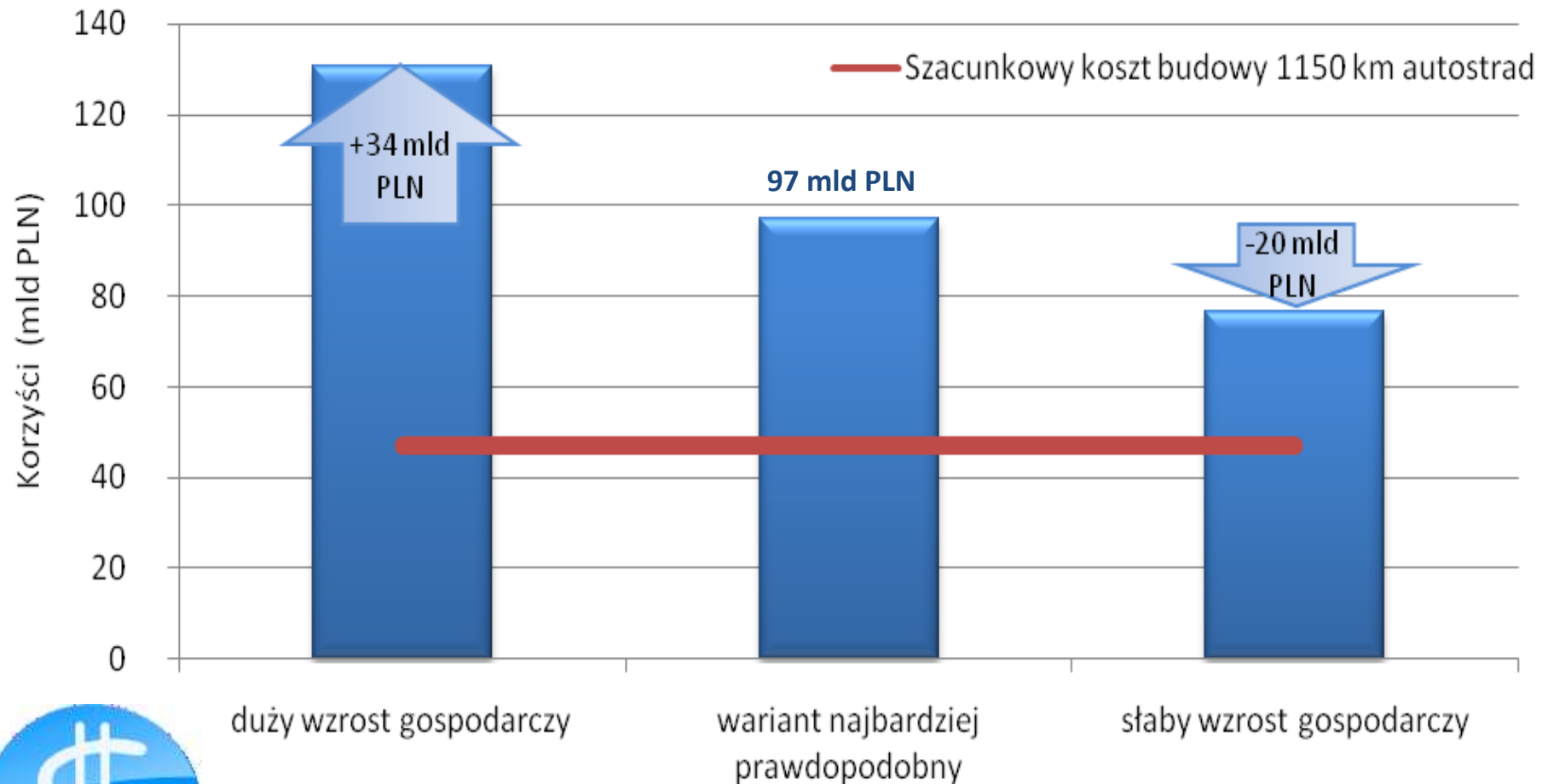


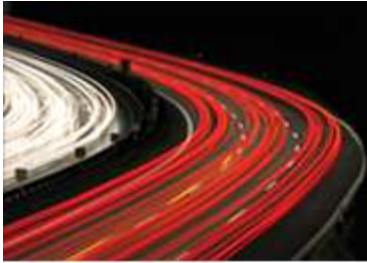
Łączne korzyści





Zwrot kosztów budowy





Plan prezentacji:

1. Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki

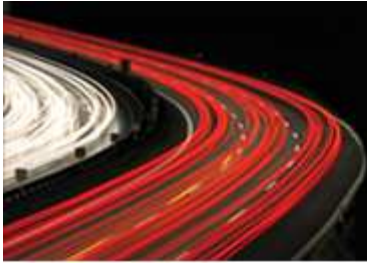
2. Stan infrastruktury drogowej w Polsce

3. Szacunki korzyści z rozwoju sieci autostrad w Polsce

4. Finansowanie infrastruktury drogowej

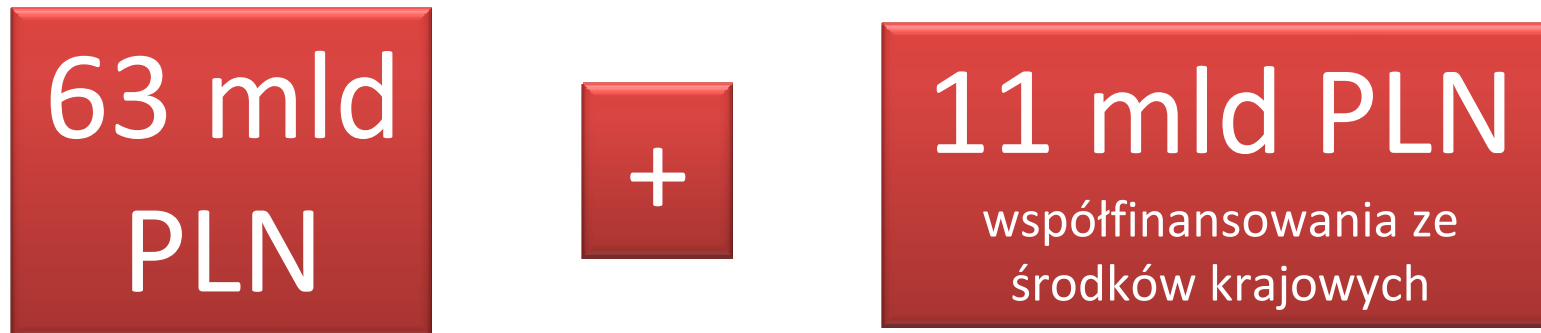
5. Podstawowe bariery

6. Potrzebne zmiany



Wydatki na drogi to ważny element polskiego PKB

- W 2008 r. z centralnego budżetu krajowego oraz KFD planowano wydać na drogi: **11,107 mld PLN***:
 - stanowiło to 0,9 % PKB**
- Do wydania w latach 2009-2015 z funduszy UE na drogi mamy:



To jest 6% rocznego PKB Polski!**

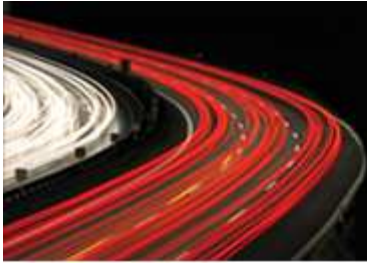
* w zasadzie nie obejmowało to funduszy unijnych (program 2007-2013 jeszcze nie rozpoczął się, fundusze z budżetu UE 2004-2006 nie wliczały się w budżet krajowy), 1 EUR=4,3 PLN

** bez uwzględniania efektów mnożnikowych



Fundusze UE – wydatki w latach 2009-2015

- **Wydatkowanie całych tych kwot będzie trudne ze względów instytucjonalnych i organizacyjnych;**
- **Ważną barierą może być też konieczność zagwarantowania współfinansowania krajowego;**
- **Może to być problem w szczególności w przypadku projektów generujących przychody.**



Jak pomóc zapewnić współfinansowanie krajowe?

- **Staranne analizowanie różnych form finansowania dla poszczególnych inwestycji, oraz dla całych grup inwestycji – tak aby w sumie starczyło na jak najwięcej inwestycji;**
- **Stosowanie różnych form finansowania inwestycji, nie tylko środków UE i budżetowych;**
- **Łączenie różnych źródeł w jednym projekcie.**

Połączenie finansowania w formie PPP z funduszami UE może pomóc zapewnić wkład krajowy wymagany dla współfinansowania

Warto je rozważyć:

- Dla 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;
- Gdy inwestycja jest przeprowadzana w obszarze wspieranym przez fundusze UE, a współpraca z partnerem prywatnym niesie ze sobą istotne korzyści;
- Gdy nawet niewielkie obniżenie kosztów ponoszonych przez partnera prywatnego poprzez zastosowanie grantu z funduszy UE – umożliwi obniżenie kosztu finansowania.



Plan prezentacji:

1. Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki

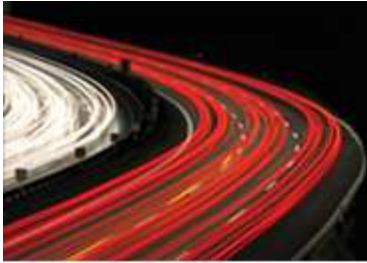
2. Stan infrastruktury drogowej w Polsce

3. Szacunki korzyści z rozwoju sieci autostrad w Polsce

4. Finansowanie infrastruktury drogowej

5. Podstawowe bariery

6. Potrzebne zmiany



Podstawowe bariery – planowanie strategiczne

Częste zmiany koncepcji realizacji inwestycji drogowych, w tym w zakresie autostrad płatnych:

- **brak formalnych ograniczeń kolejnych ekip rządzących w dokonywaniu tych zmian;**
- **niweczenie skutków pracy poprzedników.**

Brak harmonizacji różnych systemów planowania przestrzennego:

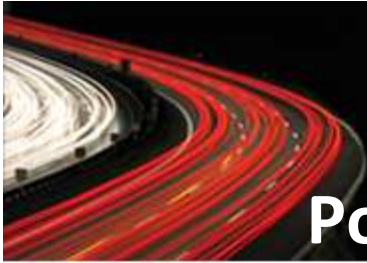
- **brak zapewnienia spójnego systemu planowania inwestycji drogowych w skali kraju, w tym w powiązaniu z inwestycjami planowanymi w innych sektorach transportu.**



Podstawowe bariery – Etap realizacji inwestycji (1)

Martwe przepisy w zakresie realizacji inwestycji w trybie PPP:

- błędy konstrukcyjne ustawy o PPP;
- niewykorzystywanie innych form współpracy, sektorów prywatnego i publicznego, takich jak przykładowo: użytkowanie wieczyste, koncesja na roboty budowlane.



Podstawowe bariery – Etap realizacji inwestycji (2)

Brak wystarczającego uwzględnienia w przepisach prawa liniowego charakteru inwestycji drogowych:

- brak możliwości wznowienia postępowania dot. lokalizacji, czy budowy drogi w części;
- brak szczególnej procedury zmiany decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi;
- brak procedury zmiany decyzji lokalizacyjnej bez wzruszania całości.

Skutki braku harmonizacji różnych systemów planowania przestrzennego:

- różne przeznaczenie tego samego terenu w kilku aktach planistycznych;
- brak obowiązku wprowadzania decyzji o ustaleniu lokalizacji (decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji) do mpzp;
- nieprzychylna postawa obywateli zaskakiwanych lokalizacją dróg w trybie tzw. „spec-ustawy”.



Podstawowe bariery – Etap realizacji inwestycji (3)

Niedopracowane procedury:

- procedury przetargowe;
- procedura ocen oddziaływania inwestycji na środowisko.



Plan prezentacji:

1. Wpływ infrastruktury drogowej na wzrost gospodarki

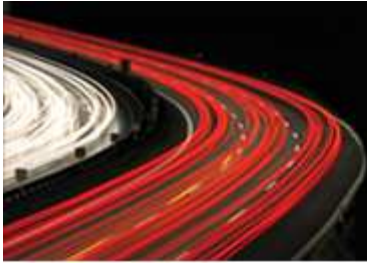
2. Stan infrastruktury drogowej w Polsce

3. Szacunki korzyści z rozwoju sieci autostrad w Polsce

4. Finansowanie infrastruktury drogowej

5. Podstawowe bariery

6. Potrzebne zmiany



Potrzebne zmiany – Planowanie strategiczne

Wprowadzenie spójnego systemu planowania przestrzennego

- **powiązanie planowania inwestycji drogowych z innymi inwestycjami w sektorze transportowym.**

Stabilność polityki transportowej:

- **opracowywanie całościowych koncepcji rozwoju infrastruktury w miejsce zmian dokonywanych ad hoc;**
- **formalne ograniczenie możliwości częstych zmian koncepcji budowy inwestycji drogowych w Polsce.**



Potrzebne zmiany – Realizacja inwestycji (1)

Dobre praktyki zarządcze:

- Stworzenie realnej możliwości realizacji inwestycji w systemie PPP - upowszechnienie alternatywnych sposobów realizacji inwestycji.

Zapewnienie stabilności prawa:

- w razie możliwości zapewnienie raczej prawidłowej praktyki stosowania prawa, niż wprowadzenie kolejnych zmian;
- kompleksowe opracowywanie zmian przepisów prawa;
- precyzyjne planowanie skutków wprowadzanych zmian-
dopracowane przepisy przejściowe.

Wprowadzenie do przepisów prawa rozwiązań w większym stopniu uwzględniających liniowy charakter inwestycji drogowych



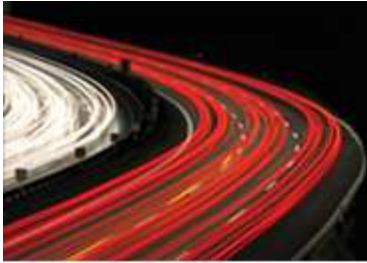
Potrzebne zmiany – Realizacja inwestycji (2)

Harmonizacja różnych systemów planowania przestrzennego:

- obowiązek wprowadzania decyzji lokalizacyjnych / decyzji zezwalającej na realizację inwestycji do mpzp;
- usunięcie ograniczenia czasowego obowiązywania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji.

Usunięcie zbędnych wymogów formalnych w procedurze ocen oddziaływania na środowisko:

- wyraźne ograniczenie zakresu raportu przygotowywanego na potrzeby przebudowy lub remontu drogi oraz w ramach procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko w stosunku do raportu wydawanego na etapie lokalizacji i budowy inwestycji (obecnie zezwolenia na realizację inwestycji).



Potrzebne zmiany – Realizacja inwestycji (3)

- **Dopracowanie procedury przetargowej w ustawie o autostradach płatnych oraz o KFD;**
- **Dopracowanie procedury zamówień publicznych – kontrakty obmiarowe FIDIC.**



Dziękujemy za uwagę