

Marcin Jurczak, Arkadiusz Kawa  
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

## Efekty ekonomiczne budowy i eksploatacji autostrady A2 na odcinku Nowy Tomyśl – Konin

Dzięki odpowiednim parametrom techniczno - eksploatacyjnym drogi szybkiego ruchu odgrywają ważną rolę w kreowaniu rozwoju gospodarczego. Dając szybką możliwość przemieszczania się i transportowania ładunków, przyczyniają się do podnoszenia efektywności ekonomicznej działania przedsiębiorstw. To nie jedyny argument „za” ich rozwijaniem. Budowa i eksploatacja drogi szybkiego ruchu powoduje powstawanie korzyści w wielu różnych obszarach. Tematyka związana z efektami oddziaływania inwestycji infrastrukturalnych na otoczenie podejmowania jest coraz częściej. Dotychczas autostrady i drogi ekspresowe oceniane były głównie z perspektywy obciążenia dla środowiska naturalnego czy generowania hałasu. W literaturze zagranicznej temat jest znany i poruszany. Także i u nas budzi coraz większe zainteresowanie. Poniższy artykuł powstał w oparciu o badania i raport przygotowane na zlecenie Autostrady Wielkopolskiej SA – zarządcy autostrady na odcinku Konin – Nowy Tomyśl<sup>1</sup>. To pierwsze tego typu badanie w Polsce – przygotowane nakładem pracy zespołu złożonego z pracowników Katedry Mikroekonomii oraz Katedry Logistyki i Transportu Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.

### Efekty

Główny Urząd Statystyczny informuje, że transport samochodowy odnotował w 2009 roku prawie 10-procentowy wzrost wykonywanej pracy przewozowej, przy jednoczesnym wzroście liczby przewiezionych ładunków o 6,4%. Polski rynek stanowi prawie 9% całego rynku przewozów w krajach UE, a Polska znajduje się w pierwszej piątce krajów UE pod względem realizowanych przewozów podanych w tonokilometrach<sup>2</sup>. Co ważne, wśród realizowanych przewozów są nie tylko zadania własne przedsiębiorstw, ale także liczne przejazdy o charakterze tranzytowym. Zarówno dla jednych jak i drugich ważnym elementem okazuje się być dostępność do dróg szybkiego ruchu.

Jakie efekty związane są z budową i eksploatacją autostrady? W artykule tym podjęto próby zebrania w jednym miejscu korzyści związanych z istnieniem drogi szybkiego ruchu. Analizę przeprowadzono w oparciu o eksploatowany odcinek autostrady A2 – pomiędzy Koninem a Nowym Tomyślem. Składa się on z fragmentów otwieranych kolejno w latach 2002 (Września – Konin), 2003 (Poznań – Września) i 2004 (Nowy Tomyśl – Poznań). Jest wśród nich także 13-kilometrowa, południowa obwodnica Poznania, wchodząca w skład autostrady. Łącznie analizowany odcinek ma 148 km długości.

Szacując korzyści wynikające z budowy i eksploatacji autostrady A2, należałoby wyodrębnić kilka fragmentów analizy. Osiągane korzyści różnić się będą w zależności od specyfiki odcinka. W przypadku trasy Nowy Tomyśl – Konin, osobno należałoby analizować odcinek obwodnicy Poznania – pełniący obok tranzytowych także ważne funkcje lokalne i regionalne, odciążający centrum miasta z ciężkiego ruchu towarowego oraz stanowiący alternatywę dla dróg i ulic miejskich.

### Efekty budowy autostrady

Ważną grupą korzyści związanych z funkcjonowaniem autostrady są nakłady na budowę – jeszcze przed rozpoczęciem planowej eksploatacji. Autostrada staje się ważnym pracodawcą – tworząc miejsca pracy dla przedsiębiorstw budowlanych jak i realizujących dla nich zadania podwykonawców – dostawców sprzętu, materiałów, usług. Koszt budowy autostrady A2 (wraz z projektowaniem), na analizowanym odcinku wyniósł 638 mln euro (według danych AWSA z 2000 r.). Z badań J. Burnewicza<sup>3</sup> wynika, że budowa autostrady generuje

<sup>1</sup> Rekowski M., Kawa A., Jurczak M., *Wpływ autostrady A2 na rozwój gospodarki regionu Wielkopolski*, Poznań 2011.

<sup>2</sup> Jurczak M., *Pokonać własne słabości – czy rynek logistyczny wyszedł już z kryzysu?* TSL Biznes, nr 10/2010, s. 14

<sup>3</sup> Burnewicz J., *Debata ZMiGM*, Gdańsk, 26.06.2003.

średnio 7,7 miejsca pracy na każdy kilometr inwestycji, a pomocnicze zakłady produkcyjne realizujące produkcję na potrzeby budowy autostrady – drugie tyle. Na budowie analizowanego odcinka A2 zatrudnionych było średnio około 2 100 osób, co w przeliczeniu na inwestycję o długości 135,4 km (od całości odliczono specyficzny odcinek obwodnicy Poznania) daje średnio 15,5 osoby na kilometr. Wielkość ta podlegała znacznym wahaniom – w szczycie sezonu zatrudnienie na budowie znajdowało około 3 000 pracowników, czyli około 22 osoby na kilometr<sup>4</sup>. Dla porównania warto odnieść te dane do finalizowanego obecnie, kolejnego odcinka autostrady A2 – pomiędzy Świeckiem a Nowym Tomyślem. W okresie od września 2009 do lutego 2011 roku pracowało tu średnio 1 590 osób, co przy 105,9 km inwestycji daje 15 osób na kilometr.

Zatrudnienie generowane przez autostradę to nie tylko efekt w postaci wynagrodzeń dla pracowników. Związany z tym strumień dochodów zapewnia byt pracownikom i ich rodzinom, a w wyniku wydatków i wzrostu poziomu konsumpcji powstaje zatrudnienie wtórne. Z drugiej strony jednak jest to efekt krótkoterminowy – po zakończeniu inwestycji pracownicy nie są już potrzebni w tym miejscu. Tym samym nie można traktować samej budowy autostrady jako sposobu na rozwiązanie problemu bezrobocia, zwłaszcza bezrobocia strukturalnego. W trwałym zwiększaniu zatrudnienia dużą rolę odegra już eksploatowana autostrada, o czym mowa będzie w dalszej części artykułu.

### **Kreacja zatrudnienia związana z eksploatacją autostrady**

Po zakończeniu inwestycji związanej z budową (przyjąć można, że pomimo drobnych prac wykończeniowych, taki właśnie status ma autostrada A2 na odcinku Konin – Nowy Tomyśl), powstają efekty związane z kreowaniem zatrudnienia w związku z zadaniami eksploatacyjnymi. Dotyczy to utrzymania nawierzchni (szczególnie w sezonie zimowym), pobierania opłat czy obsługą tak zwanych MOP-ów (Miejsc Obsługi Podróżnych). W imieniu zarządcy, obsługą A2 zajmuje się spółka Autostrada Eksploatacja S.A. (AESA). W 2010 roku zatrudniała ona 337 pracowników, na potrzeby punktu poboru opłat, utrzymania ruchu, centrum zarządzania autostradą, do sprzątanego drogi, naprawiania i bieżącej konserwacji wyposażenia oraz obiektów autostradowych, dbania o tereny zieleni wzdłuż autostrady czy przeglądów i odbiorów remontowanych obiektów. AESA realizuje zadania także przy pomocy podwykonawców. Firmy zewnętrzne świadczą usługi pomocy drogowej, zajmują się naprawą barier i nawierzchni, kontrolą obiektów mostowych, utrzymaniem pasa zieleni, odbiorem odpadów, sprzątaniami obiektów i wieloma innymi zadaniami. W sumie na zlecenie autostrady pracuje w nich około 240 osób. 148-kilometrowy odcinek A2 (w tym obwodnicę Poznania) obsługuje zatem (w trybie ciągłym) około 580 pracowników. Daje to przeciętnie niecałe 4 osoby na kilometr autostrady

### **Jak mierzyć wpływ autostrady na otoczenie?**

Wpływ budowy nowej drogi na konkurencyjność towarów produkowanych w różnych regionach oraz oddziaływanie tej zależności na kształtowanie się popytu na rynku były jednym z elementów analiz prowadzonych przez holenderskiego ekonomistę Jana Tinbergena. Według jego wyliczeń, obniżka kosztów transportu o 8% generuje wzrost PKB (w ujęciu regionalnym) o 30%<sup>5</sup>. Tym samym wartość mnożnika, interpretowanego jako „bezpośrednie następstwo ulepszeń transportowych” mogłaby wynieść 3,8.

Wpływ autostrady na rozwój regionalny widoczny jest w perspektywie krótko-, średnio- i długookresowej. W krótkim okresie pozytywne efekty to bezpośredni skutek realizacji inwestycji wraz z mnożnikiem inwestycyjnym. Obok wzrostu popytu na usługi w średnim okresie, inwestycji towarzyszą efekty widoczne w długim okresie – związane ze wzrostem atrakcyjności regionu, czy stworzeniem przedsiębiorstwom lepszych warunków funkcjonowania<sup>6</sup>. Ważnym efektem są wspomniane wcześniej kreacje zatrudnienia i strumienia dochodów.

I. Heggie proponuje alternatywny podział – oparty na efektach pośrednich i bezpośrednich, do tych pierwszych zaliczając zwiększony popyt na przewozy czy wzrost wartości nieruchomości, do drugich – oszczędności czasu podróży, zwiększenie komfortu jazdy, niższe koszty wypadków czy hałasu<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Obliczenia na podstawie danych AWSA.

<sup>5</sup> Domańska A., Wpływ infrastruktury transportu drogowego na rozwój regionalny, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 13.

<sup>6</sup> Ibidem, s. 75.

<sup>7</sup> Ibidem.

### Efekty ekonomiczne istnienia autostrady

Koszty i zyski pojedynczych podmiotów nie są równoważne z kosztami o korzyściach w szerszej, społecznej perspektywie. Analiza oddziaływania autostrady wymaga zatem nie tylko ujęcia nakładów inwestycyjnych i związanych z tym przychodów dla przedsiębiorstw inwestujących czy zysków z inwestycji, ale także sposobu oddziaływania na otoczenie, zarówno w ujęciu pozytywnym, jak i negatywnym. Fakt obecności autostrady to określone korzyści zarówno dla przedsiębiorstw jak i społeczności lokalnej. M. Rekowski proponuje, by analizując oddziaływanie autostrady na otoczenie uwzględnić cztery grupy korzyści: bezpośrednie, pośrednie, indukowane i stymulowane<sup>8</sup>.

Efekty bezpośrednie to takie, które związane są z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa zarządzającego. Zaliczyć można do nich koszty operacyjne działalności AWSA (netto, bez amortyzacji, wynagrodzeń i składek socjalnych), wynagrodzenia pracowników (zarówno netto, jak i składki odprowadzane do ZUS czy część zaliczek na podatek dochodowy, pozostająca gminach, powiatach i województwach – 51,19%<sup>9</sup>), a także ta część podatków płaconych przez AWSA, która trafia do jednostek samorządu terytorialnego (gmin, powiatów i województwa – 24,01%). Te nakłady w większości redystrybuowane są na rynku lokalnym i regionalnym, dając efekt w postaci zleceń, miejsc pracy czy świadczeń socjalnych dla pracowników. Na podstawie danych uzyskanych od koncesjonariusza obliczono, że całkowity efekt bezpośredni za rok 2010 to około 128,7 mln zł. Znaczącą część tej kwoty stanowią koszty netto działalności operacyjnej AWSA.

Druga grupa efektów to te o charakterze pośrednim. Wywołuje je strumień dochodów i zatrudnienia generowany w obrębie całej autostrady – rozumiany jako wszystkie usługi towarzyszące obecności autostrady. Dotyczy to przede wszystkim usług świadczonych dla kierowców: gastronomicznych, hotelowych, ale także działalności stacji benzynowych czy warsztatów samochodowych. Obiekty te zlokalizowane są w sąsiedztwie autostrady, a ich funkcjonowanie jest możliwe dzięki obecności dużej liczby samochodów, generujących popyt na świadczone usługi. Zlecenia dla autostrady obsługuje około 240 pracowników podmiotów zewnętrznych. Dodatkowo uwzględniono tu miejsca pracy wytwarzane w obszarze ciężenia autostrady – przyjmując ich liczbę na poziomie 88,5 etatu na każdy kilometr drogi<sup>10</sup>. W efekcie otrzymano liczbę 13 159 etatów, co w połączeniu z miesięcznym wynagrodzeniem na poziomie 3 200 zł dało roczne wynagrodzenia netto na poziomie około 363 mln zł. Dodatkowo uwzględniono tu także przychody netto związane z płatnościami realizowanymi przez AESA, które zostały tutaj potrącone o wynagrodzenia 240 pracowników zatrudnionych przez podwykonawców. Całkowita wartość efektów pośrednich osiągnęła kwotę 453,7 mln zł w 2010 roku.

Trzecia grupa to efekty indukowane – generowane przez przedsiębiorstwa niezwiązane bezpośrednio z autostradą, ale znajdujące się na badanym obszarze i korzystające dzięki temu z możliwości oferowanych przez autostradę. Efekt nosi nazwę mnożnikowego. Stanowi sumę efektów pośrednich i bezpośrednich, dodatkowo korygowaną wartością mnożnika. W tym przypadku efekt może być jedynie szacowany. Ze względu na to, że oddziaływanie autostrady wykracza poza region, niemożliwe jest dokładne określenie poziomu mnożnika – w konkretnej sytuacji gospodarczej wybranego regionu czy kraju, mnożnik będzie bowiem inny. Dodatkowo uwzględnić należałoby wskaźniki makroekonomiczne i ich prognozy – by wyeliminować ich wpływ na otoczenie autostrady. Wobec licznych dodatkowych czynników oddziałujących na przedsiębiorstwa, przyjęcie założenia *ceteris paribus* byłoby zatem czysto teoretyczne i oderwane od praktyki gospodarczej. W opracowaniu realizowanym na potrzeby Autostrady Wielkopolskiej przyjęto, że mnożnik wynosi 1,2. Skąd taka, a nie inna wartość? Nie istnieją opracowania, które pozwoliłyby na precyzyjne określenie mnożnika dla tego typu inwestycji, istnieją jednak badania dotyczące oddziaływania na otoczenie infrastruktury portów lotniczych. Przyjęto zatem, przez analogię, że podobnie jak port lotniczy, autostrada stanowi przykład obiektu infrastrukturalnego w wysokim stopniu oddziałującego na otoczenie, przy jednoczesnej bardzo wysokiej kapitałochłonności. Wartość 1,2 jest wartością ostrożną – w pewnych realiach byłaby bowiem znacznie wyższa. Efekt stymulowany to nic innego jak wydawanie przez pracowników zarobionych pieniędzy. Efektem jest sytuacja, w której każda wypłacona pracownikowi złotówka generuje kolejne środki. Biorąc pod uwagę poziom efektu bezpośredniego i pośrednika, korygując je o wskaźnik 1,2, oszacować można iż efekt indukowany obecności autostrady w otoczeniu przedsiębiorstw wyniósł w 2010 roku ponad 698 mln zł.

<sup>8</sup> Rekowski M., Kawa A., Jurczak M., Wpływ autostrady A2 na rozwój gospodarki regionu Wielkopolski, Poznań 2011, s. 15.

<sup>9</sup> Obliczenia własne.

<sup>10</sup> Burniewicz J., Debata ZMiGM. Gdańsk. 26.06.2003.

Czwarta grupa korzyści to efekty stymulowane. Jeżeli przyjęte zostanie założenie, że wzrost aktywności w regionie powoduje powstawanie nowych przedsiębiorstw, pojawi się pytanie: jak mocno obecność autostrady wpływa na otoczenie – zarówno w ujęciu gospodarczym jak i społecznym? W tym przypadku należałoby dokonać analizy między innymi: powstawania nowych przedsiębiorstw w całym regionie, wzrostu efektywności działania tych już funkcjonujących, wzrostu poziomu ruchu turystycznego. Efekty stymulowane możliwe były do wyodrębnienia dzięki badaniom ankietowym, zrealizowanym jako jedna z części raportu. Kolejne fragmenty niniejszego artykułu poświęcone będą natomiast innym ważnym problemom, także uznawanym za efekt oddziaływania drogi szybkiego ruchu.

### Efekty związane ze wzrostem poziomu bezpieczeństwa

Wyższa prędkość eksploatacyjna na autostradzie powoduje zmianę charakterystyki ruchu pojazdów. Wyższa płynność jazdy przyczynia się do spadku zużycia paliwa i części eksploatacyjnych pojazdów. Płynna jazda i wydzielenie ruchu tranzytowego poza obszar miast to także bezpośredni wpływ na wyższy poziom bezpieczeństwa. Równocześnie odciążane są drogi lokalne. Dzięki bezkolizyjnemu prowadzeniu ruchu samochodowego, autostrada sprzyja zmniejszeniu liczby wypadków. Dzieje się tak także dzięki oddzieleniu ruchu tranzytowego od lokalnego.

Z badań Samodzielnej Pracowni Ekonomiki Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wynika, że 1 000 km nowych autostrad pozwoli uratować 200 osób przed śmiercią na drodze rocznie, a liczba rannych (także w ujęciu dwunastomiesięcznym) zmniejszy się wówczas o 1300<sup>11</sup>. Wynika to przede wszystkim z minimalizacji ilości punktów kolizyjnych. Dodatkowo skutki wypadków są niższe niż dla podobnych zdarzeń na drogach o niższym standardzie – to efekt budowy szerokich poboczy czy montażu barier energochłonnych. Cytowana publikacja wyceniła życie jednego człowieka na 1,47 mln zł. Warto także odnieść się do danych Banku Światowego – w przypadku kraju o wysokiej śmiertelności na drogach, wypadki to koszt 2% PKB. Tak wysoka kwota wynika nie tylko z kosztami usuwania wypadków, leczenia czy ewentualnych odszkodowań, bierze się bowiem pod uwagę także straty dla gospodarki związane z utraconą siłą roboczą. W 2009 roku w Polsce śmierć na drogach poniosło 146 osób w przeliczeniu na milion mieszkańców – gorsze wyniki mają tylko dwa kraje Unii Europejskiej: Litwa i Łotwa<sup>12</sup>.

Z analiz B. Pawłowskiej<sup>13</sup> wynika, że „koszt przeciętny ofiary śmiertelnej” (VOSL – *value of statistical life*), to 1,5 mln euro, plus dodatkowe 8% związane z kosztami ponoszonymi przez społeczeństwo (razem 1,62 mln euro). Uwzględniając wskaźnik WTP (*willingness to pay* – jaką cenę ludzie gotowi są zapłacić, by wypadku uniknąć) na poziomie 40%, uzyskujemy wartość 2,22 mln euro. Jeżeli 1 000 km autostrad umożliwia ocalenie życia 200 osobom rocznie, można oszacować, iż dzięki 150 km autostrady A2 ginie rocznie około 30 osób mniej i generowane są oszczędności na poziomie 66,6 mln euro rocznie<sup>14</sup>. W Polsce (ze względu na niższy poziom zamożności) kwota ta byłaby niższa – wraz z rozwojem gospodarczym i podnoszeniem się poziomu życia dążyć będziemy w stronę wartości zachodnioeuropejskich.

Choć samochody są coraz szybsze i coraz bezpieczniejsze, za wyższymi prędkościami jazdy muszą iść dostosowane do nich drogi. W tworzeniu sieci umożliwiających sprawne przemieszczanie się i pokonywanie dużych odległości, autostrady odgrywają rolę kluczową.

### Efekt korytarza

Jednym z efektów budowy autostrady jest tworzenie się korytarza. Może nawet mówić o „efekcie korytarza” (w dosłownym tłumaczeniu z funkcjonującego w literaturze anglojęzycznej *corridor effect*). Rozwój miasta promieniuje na otaczający je region, a także na dalsze regiony. Wzrost jest najszybszy w jednym lub niewielu punktach, nazywanych biegunami<sup>15</sup>. Cechą charakterystyczną autostrad jest obecność zjazdów (czyli punktów węzłowych sieci drogowej) w bezpośrednim sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich (jako generujących ruch pojazdów). W sytuacji, gdy korytarz transportowy łączy dwa obszary o wysokim, biegunowym rozwoju

<sup>11</sup> <http://www.wprost.pl/ar/213288/Wysokie-koszty-wypadkow-drogowych/> (dostęp: 5.04.2011).

<sup>12</sup> European Road Statistics 2009

<sup>13</sup> Pawłowska B., Doświadczenia europejskie w zakresie metodologii szacowania kosztów zewnętrznych wypadków drogowych, Uniwersytet Gdański, Międzynarodowe Seminarium GAMBIT 2008.

<sup>14</sup> Rekowski M., Kawa A., Jurczak M., *Wpływ autostrady A2 na rozwój gospodarki regionu Wielkopolski*, Poznań 2011, s. 30.

<sup>15</sup> Domański R., *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 197.

gospodarczym, może dojść do wyizolowania tych obszarów, przez które przebiega autostrada i pogłębienia polaryzacji międzyregionalnej<sup>16</sup>. Jak zminimalizować ryzyko tworzenia się efektu korytarza? Niezbędne jest do tego odpowiednie rozmieszczenie węzłów. Większa ilość zjazdów z autostrady zmniejsza ryzyko powstawania niekorzystnego efektu. Z drugiej strony jednak, większa liczba zjazdów powoduje zmniejszenie średniej prędkości jazdy, zjazdy są też miejscem potencjalnego występowania kolizji i wypadków. Efekt korytarza z jednej strony jest negatywny, z drugiej jednak towarzyszy autostradzie i przyciąga do siebie bieguny, przyspieszając rozwój każdego z nich. W przypadku analizowanego odcinka autostrady A2, także znaleźć można gminy, przez które droga przechodzi tranzytem i nie ma możliwości zjazdu. Są to Kuślin i Opalenica w powiecie nowotomyskim, Duszniki w powiecie szamotulskim, Kórnik i Kleszczewo w powiecie poznańskim, Środa Wielkopolska i Dominowo w powiecie średzkim, Nekla i Kołaczkowo w powiecie wrzesińskim, Łądek w powiecie słupeckim i Rzgów w powiecie konińskim. Warto zauważyć także odwrotny proces – do autostrady „ciągnie” także te ośrodki, przez które droga ta nie przechodzi: Miedzichowo i Zbąszyn w powiecie nowotomyskim, Grodzisk Wielkopolski czy Konin.

### **Efekty o charakterze podatkowym**

Wśród efektów ekonomicznych uwzględnione były opłaty i podatki pozostające w gestii samorządów lokalnych. To nie jedyne środki finansowe, które wydatkowane przez inwestora autostrady wracają do sektora publicznego. W perspektywie długookresowej uwzględnić należy także wpływy związane z podatkiem VAT, podatkiem dochodowym od osób prawnych, podatkiem dochodowym od osób fizycznych, ubezpieczeniami społecznym i innymi podatkami czy opłatami. W okresie 40 lat (na tyle obowiązuje koncesja), do 2037 roku wpływy te wyniosą prawie 10,5 mld zł. Poniosą je trzy spółki: budująca autostradę (A2 Bau Development GmbH), zarządzająca (Autostrada Wielkopolska SA) i eksploatująca (Autostrada Eksploatacja SA). Dodatkowo doliczyć należy czynsz dzierżawny, płacony kwartalnie (obecnie: 2,6 mln zł, w skali całego okresu koncesji będzie to łącznie ponad 304 mln zł). Po uzupełnieniu o opłaty koncesyjne, opłaty przetargowe i odsetki od weksli, wpływy do Skarbu Państwa osiągną łącznie ok. 10,8 mld zł<sup>17</sup>.

### **Efekty związane ze wzrostem cen działek i planowaniem przestrzennym**

Obecność autostrady powoduje wzrost cen gruntów w bezpośrednim jej sąsiedztwie. Patrząc z punktu widzenia właścicieli gruntów (zarówno osób fizycznych, przedsiębiorstw jak i podmiotów publicznych) – jest to tendencja o charakterze pozytywnym. Dla inwestora ma natomiast zabarwienie negatywne – zakup lub przekształcenie terenu powoduje konieczność poniesienia większych nakładów finansowych. Miejsca, w których krzyżują się ważne szlaki komunikacyjne od lat pozostają w kręgu zainteresowania inwestorów. Nowe inwestycje to miejsca pracy, wzrost wartości gruntów w okolicy i wpływy z tytułu podatków – na rozwoju przedsiębiorczości powinno zatem zależeć także władzom lokalnym.

Punkty krzyżowania się ważnych szlaków komunikacyjnych od wielu lat pozostają w kręgu zainteresowań inwestorów. Każda inwestycja to miejsca pracy, lokalne podatki i wzrost wartości ziem okolicznych. Dobrym przykładem jest tu Stryków – miejsce w którym krzyżować się będą autostrady A1 i A2. Przed rozpoczęciem inwestycji autostradowych, za metr kwadratowy ziemi płacono tu około złotówki. Obecnie działki w tej okolicy są kilkaset razy droższe, a ich wartość dalej rośnie<sup>18</sup>. Wysokie i ciągle rosnące ceny to efekt m.in. ograniczonej podaży – spora część najatrakcyjniejszych gruntów w okolicach Strykowa już została zabudowana. Podobne tendencje można zaobserwować na odcinku Konin – Nowy Tomyśl. Aktualnie ceny działek przy tym właśnie fragmencie autostrady wahają się od 100 do 600 zł<sup>19</sup>.

Patrząc z perspektywy gospodarki lokalnej, autostrada odegrać może bardzo ważną rolę w rozwoju gminy czy jej fragmentu. Warto odnotować przykład wsi Niepruszewo (około 1 400 mieszkańców) w gminie Buk.

<sup>16</sup> Domańska A., *Wpływ infrastruktury transportu drogowego na rozwój regionalny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006, s. 13.

<sup>17</sup> Obliczenia własne, na podstawie danych AWSA.

<sup>18</sup> <http://e-prawnik.pl/wiadomosci/przeglad-prasy/jaka-jest-cena-gruntow-w-poblizu-skrzyzowania-autostrad.html> (dostęp: 5.04.2011), <http://otodom.pl/wiadomosci/rynek-nieruchomosci/dzialki-wzdłuż-autostrad-nadal-sa-tanie-id462.html> (dostęp: 5.04.2011).

<sup>19</sup> Ceny przykładowych ofert zawarte zostały w raporcie.

Na terenach przeznaczonych pod aktywizację znalazło swoją lokalizację kilka firm: „Banken Polska” Sp. z o.o., „Winkel” Sp. z o.o., „KIE” Sp. z o.o., „Cid Lines Ihs” Sp. z o.o., „Davex” Sp. J. Fabryka Okien i Drzwi, czy „Produvin Polska” Sp. z o.o. Wraz z dalszym rozwojem infrastruktury (obecnie w Buku znajduje się tzw. półwęzeł drogowy, dający możliwość wyjazdu i zjazdu tylko w jednym kierunku, docelowo będzie to w pełni funkcjonalne skrzyżowanie A2 z drogą wojewódzką nr 307).

### Podsumowanie

Autostrada odgrywa niezwykle istotną rolę w pobudzaniu lokalnej przedsiębiorczości. To dowód na to, że nowoczesne inwestycje infrastrukturalne pełnią dziś nie tylko ważne funkcje transportowe. Stają się siłą napędową dla pobudzania rozwoju przedsiębiorstw, przyczyniają się do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na drogach, prowadzą do ożywienia wybranych obszarów i zmniejszania bezrobocia. Jednocześnie nie można zapomnieć o pewnych wadach, związanych ze specyfiką transportu drogowego: hałasie, zanieczyszczeniach czy zmianie krajobrazu. Wobec kluczowej roli transportu samochodowego w funkcjonowaniu całej gospodarki, inwestycje poprawiające jego efektywność i ekonomikę (a do takich należy budowa dróg szybkiego ruchu) należy uznać za niezbędne.

*Publikacja powstała przy wsparciu finansowym Fundacji na rzecz Nauki Polskiej*

### Streszczenie

Jakie są efekty oddziaływania drogi szybkiego ruchu? Część z nich można wycenić. Obok korzyści związanych z inwestycjami na etapie budowy, efekty oddziaływania autostrady podzielić można na cztery podstawowe grupy: bezpośrednie, pośrednie, indukowane i stymulowane. Dodatkowo uwzględnić należy wpływ autostrady na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach, wzrost cen gruntów i optymalizację przewozów. To wszystko sprawia, że budowa i eksploatacja autostrady nie może być dziś traktowana wyłącznie jako usprawnienie transportowe – staje się bowiem sposobem na podnoszenie efektywności ekonomicznej przedsiębiorstw.

### Literatura

- 1) Burnewicz J., Debata ZMiGM, Gdańsk, 26.06.2003.
- 2) Domańska A., *Wpływ infrastruktury transportu drogowego na rozwój regionalny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.
- 3) Domański R., *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006.
- 4) Jurczak M., *Pokonać własne słabości – czy rynek logistyczny wyszedł już z kryzysu?* TSL Biznes, nr 10/2010.
- 5) Pawłowska B., Doświadczenia europejskie w zakresie metodologii szacowania kosztów zewnętrznych wypadków drogowych, Uniwersytet Gdański, Międzynarodowe Seminarium GAMBIT 2008.
- 6) Rekowski M., Kawa A., Jurczak M., *Wpływ autostrady A2 na rozwój gospodarki regionu Wielkopolski*, Poznań 2011.
- 7) European Road Statistics 2009.
- 8) <http://www.wprost.pl/ar/213288/Wysokie-koszty-wypadkow-drogowych/>
- 9) <http://e-prawnik.pl/wiadomosci/przeglad-prasy/jaka-jest-cena-gruntow-w-poblizu-skrzyzowania-autostrad.html>
- 10) <http://otodom.pl/wiadomosci/rynek-nieruchomosci/dzialki-wzdłuż-autostrad-nadal-sa-tanie-id462.html>