

Stowarzyszenie Gmin Małopolski



AUTOSTRADA A4



**Najlepiej przygotowana inwestycja
Programu Budowy Autostrad
w Polsce**





AGENCJA
BUDOWY
I EKSPLOATACJI
AUTOSTRAD

STOWARZYSZENIE GMIN MAŁOPOLSKI

AUTOSTRADA A-4

NAJLEPIEJ PRZYGOTOWANA INWESTYCJA
PROGRAMU BUDOWY AUTOSTRAD

STOWARZYSZENIE GMIN MAŁOPOLSKI

KONFERENCJA

„AUTOSTRADA A-4

(od granicy z Niemcami do granicy z Ukrainą)

– szansą rozwoju Małopolski i Śląska”

Kraków, dnia 4 maja 1998 roku

Sala Obrad Rady Miasta

Stan realizacji rządowego programu budowy
autostrad w zakresie dotyczącym autostrady A-4
Samorząd terytorialny w programie budowy
autostrady A-4

EUGENIUSZ MORAWSKI
MINISTER TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ

ANDRZEJ PATALAS
PREZES AGENCJI BUDOWY I EKSPLOATACJI AUTOSTRAD

MAREK POTRYKOWSKI
DYREKTOR DEPARTAMENTU ROZWOJU REGIONALNEGO W RCSS

KAZIMIERZ FERENC
WICEPREZES URZĘDU MIESZKALNICTWA I ROZWOJU MIAST

JÓZEF DĄBROWSKI
PRZEWODNICZĄCY SEJMOWEJ KOMISJI TRANSPORTU I ŁĄCZNOŚCI

KAZIMIERZ BARCZYK
SEKRETARZ STANU W KANCELARII PREMIERA

MIĘDZYREGIONALNY ZESPÓŁ
NA RZECZ BUDOWY AUTOSTRADY A-4:

Kazimierz BARCZYK
Minister - Sekretarz Stanu Kancelarii Prezesa Rady Ministrów RP,
Przewodniczący Federacji Związków i Stowarzyszeń Gmin Polskich

Józef DĄBROWSKI
Przewodniczący Sejmowej Komisji Transportu Łączności Handlu i Usług,
Poseł na Sejm RP

Zygmunt FRANKIEWICZ
Przewodniczący Związku Gmin Górnego Śląska i Północnych Moraw,
Prezydent Miasta Gliwice

Andrzej ŁOŚ
Wicewojewoda Wrocławski

Mirosław STYCZEŃ
Wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Transportu Łączności Handlu i Usług,
Poseł na Sejm RP

Tadeusz SYRYJCZYK
Poseł na Sejm RP

SZANOWNI PAŃSTWO,

Konferencja Autostrada „A-4 – szansą rozwoju Małopolski i Śląska”, która odbyła się w dniu 4 maja 1998 roku udowodniła, że autostrada A-4 jest najlepiej przygotowana do rozpoczęcia inwestycji.

Właściwie komplet lokalizacji, zasadniczo korzystne prognozy co do samofinansowania się autostrad, sprzyjające okoliczności zewnętrzne związane z tranzytem z Niemiec na Ukrainę przesadzają o pilnej konieczności przyspieszania prac związanych z budową Autostrady A-4.

Konferencja spełniła swoje zadania. Powołany został zespół koordynacyjny w składzie: Poseł Józef Dąbrowski – Przewodniczący Sejmowej Komisji Transportu i Łączności, Poseł Tadeusz Syryjczyk, Poseł Mirosław Styczeń, Zygmunt Frankiewicz – Prezydent Gliwic i Przewodniczący Związku Gmin Górnego Śląska i Północnych Moraw, Wicewojewoda Wrocławski Andrzej Łoś a także z moim udziałem. Zespół ten reprezentował będzie społeczności regionalne tak, aby program budowy autostrady A-4 był szybko realizowany.

Przedkładane materiały pokonferencyjne przyczynić się powinny do upowszechnienia problematyki budowy autostrady A-4, stworzenia społecznej akcji poparcia, a w rezultacie do przyspieszenia inwestycji.

Stowarzyszenia Gmin Małopolski będzie organizować dwa razy do roku konferencje dla podsumowania stanu prac nad budową autostrady A-4, prezentując w formie publikacji informacje w tym zakresie.

KAZIMIERZ BARCZYK
PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU
STOWARZYSZENIA GMIN MAŁOPOLSKI

AUTOSTRADA A-4 STAN OBECNY, ZAMIERZENIA I WNIOSKI

1. RYS HISTORYCZNY

Budowę autostrady łączącej Śląsk z Brandenburgią podjęto w latach trzydziestych i kontynuowano w okresie II wojny do 1943 r. na odcinku Przylesie-Nogawczyce.

Po wojnie wraz z Ziemią Zachodnią przejęliśmy około 200 km autostrady o nawierzchni betonowej, na odcinku Olszyna-Legnica-Wrocław-Przylesie częściowo o jednej, a na odcinku Golnice-Wrocław o dwóch jezdniach oraz rozpoczęte roboty autostradowe na dalszym ok. 100 km odcinku.

W Polsce kierunek autostrady południowej zyskał jeszcze na znaczeniu poprzez naturalne przedłużenie go na Małopolskę, a w ostatnich latach po powstaniu niepodległego państwa ukraińskiego, stanowić będzie najkrótsze połączenie drogowe tego kraju z Europą Zachodnią.

Autostrada A-4 biegnie na terenie Polski od Zgorzelca (Jędrzychowice) na granicy niemieckiej poprzez Krzyżową, Wrocław, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów do Korczowej na granicy z Ukrainą na długości ponad 650 km.

Połączenie autostrady A-4 z Berlinem zapewnia odcinek łącznikowej autostrady A-12 Olszyna-Krzyżowa o długości 75 km.

Autostrada A-4/A-12 przebiega przez najbardziej uprzemysłowione tereny Polski, łączy ze sobą szereg ważnych miast i regionów stanowiąc dla nich dodatkową szansę rozwoju (załączone rysunki 1-4).

Znaczenie tej autostrady dostrzeżono już w końcu lat siedemdziesiątych, kiedy to w latach 1976-1980 wznowiono przerwane jeszcze w 1943 r. roboty autostradowe na odcinku Przylesie-Prądy w woj. opolskim oraz rozpoczęto budowę nowego odcinka autostrady między Krakowem i Katowicami.

Prace te, ze względu na duży koszt i ekonomiczną niewydolność państwa, prowadzone były w wolnym tempie. Niemniej co kilka lat sukcesywnie oddawano do ruchu kolejne kilometry autostrady. Tą metodą, do 1993 r. wykonano ponad 100 km autostrady A-4 w tym m.in. odcinki Kraków-Katowice (50 km), Przylesie-Prądy (29 km), Balice-Opatkowice (16 km) itd.

2. PROGRAM BUDOWY AUTOSTRAD

W 1993 r. przystąpiono do prac, które umożliwiłyby podjęcie budowy autostrad na większą skalę.

Dnia 27 lipca 1993 r. Program Budowy Autostrad (PBA) został zaakceptowany Uchwałą Nr 63/93 Rady Ministrów. Wcześniej, w kwietniu 1993 r. znowelizowano ustawę o drogach publicznych, stwarzając warunki prawne do budowy autostrad płatnych, zarówno finansowanych z budżetu, jak i w systemie koncesji. W sierpniu 1993 r. rząd zatwierdził umowę pożyczkową z EBOiR w wysokości 45 mln ECU, m.in. na dokończenie budowy 6,5 km odcinka doprowadzającego autostradę A-4 z Krakowa do Katowic (węzeł i ulica Murkowska). Przeprowadzono przetarg na tę budowę i wytypowano – oddzielnie – wykonawców robót inżynierskich i nawierzchniowych. Równocześnie zaawansowano negocjacje z EBI na pożyczkę autostradową w kwocie 235 mln ECU.

W takim stanie prawno-organizacyjnym – po zwycięstwie wyborczym we wrześniu 1993 r. – koalicja SLD/PSL przejęła Program Budowy Autostrad.

Na przełomie 1997/98 rząd Premiera BUZKA zastał wybudowany w/w odcinek 6,5 km autostrady A-4 i uruchomił – z niewykorzystanego, choć postawionego do dyspozycji Polski kredytu EBI w wysokości 225 mln ECU – pierwszą transzę pożyczki dla wykonawców robót na autostradzie A-4 – odcinek Wrocław-Gliwice.

Ten front robót, przygotowany jeszcze w 1993 r. do szybkiej realizacji, obejmuje odcinek autostrady przebiegający na terenie woj. opolskiego Wrocław-Przylesie-Prądy-Nogawczyce.

Pomimo istniejących środków z EBI, zmiany organizacyjne wprowadzone do programu autostradowego po 1993 roku uniemożliwiły kontynuację wcześniej ustalonych harmonogramów (nowa ustawa o autostradach płatnych z 27 października 1993 r. kasowała posiadaną już lokalizację autostrad). Fakt ten oraz przedłużające się spory kompetencyjne spowodowały 3-letnie opóźnienie w rozpoczęciu budowy tego odcinka autostrady.

W ciągu 4 lat rządów koalicji SLD/PSL nie wybudowano ani jednego kilometra autostrady w systemie koncesji, choć przygotowano do wykonania tej pracy specjalny aparat administracyjny, Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad (ABiEA) zatrudniającą obecnie w samej Warszawie ponad 100 pracowników.

W wyniku działania ABiEA ówczesny Minister Transportu i Gospodarki Morskiej w ostatnich dniach urzędowania podpisał umowy koncesyjne:

- 12 września 1997 r. na przystosowanie i eksploatację autostrady płatnej
- 19 września 1997 r. na budowę i eksploatację autostrady.

Ponadto :

- 25 sierpnia 1997 r. udzielił koncesji na budowę i eksploatację autostrady.

Ten polityczny pośpiech odbił się negatywnie na jakości podpisanych dokumentów.

3. AKTUALNE ZAAWANSOWANIE REALIZACJI AUTOSTRADY A-4/A-12

Autostrada A-4/A-12 jest obecnie najbardziej zaawansowaną w realizacji autostradą w Polsce.

W całym ciągu autostradowym A-4/A-12 aktualnie funkcjonują następujące odcinki oznakowane jako autostrady i drogi ekspresowe :

odcinki autostradowe :

gr. państwa-Jędrzychowice	2 km
Golnice-Wrocław	109 km (autostrada poniemiecka, częściowo zmodernizowana w latach 90-tych)
Katowice-Kraków	62 km
Północna Obwodowa Krakowa (ul. Radzikowskiego)	3 km
Południowa Obwodowa Krakowa (Balice-Opatkowice)	16 km
Razem	192 km

odcinki dróg ekspresowych :

Wrocław-Przylesie	40 km (1 jezdnia)
Przylesie-Prądy	29 km (w tym na 13 km dwujezdniowa)
Razem	69 km

Łącznie już na 261 km funkcjonują odcinki dróg o podwyższonym standardzie, co stanowi ponad 35 % długości całej trasy.

Stan zaawansowania spraw formalno-prawnych związanych z budową autostrady jest następujący :

- cały ciąg autostradowy został zaliczony do realizacji jako autostrada płatna i określany jest obok autostrad A-1 i A-2 jako priorytetowy w Polsce,
- wskazania lokalizacyjne zostały udzielone przez CUP w roku 1995 na odcin-

nek Zgorzelec (Olszyna) – Tarnów a następnie dla odcinka Tarnów-Przeworsk z określeniem przejścia granicznego z Ukrainą w okolicach m. Korczowa,

- decyzje o ustaleniu lokalizacji ABiEA uzyskuje na odcinki autostrady A-4 planowane do szybkiej realizacji, przebiegające przez województwa: wrocławskie, opolskie, katowickie i krakowskie; ostatnio uzyskano je na odcinek Wrocław-Nogawczyce.

Aktualnie (w marcu br.) został złożony wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej na południowej obwodowej Krakowa dla odcinka od ul. Kapielowej do węzła „Wielicka”. W maju br. będzie gotowa dokumentacja do wniosku o ustalenie lokalizacji dla pozostałego odcinka Obwodowej Południowej Krakowa (Balice – ul. Kapielowa).

Jednocześnie ABiEA zamówiła dokumentację do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji dla następujących kolejnych odcinków autostrady A-4 :

- węzeł „Wielicka” – węzeł „Krzyż” (Tarnów) z terminem realizacji 05.98 r.
- węzeł „Krzyż” – węzeł „Rzeszów Wsch.” z terminem realizacji 06.98 r.
- węzeł „Rzeszów Wsch.” – węzeł „Przeworsk” z terminem realizacji 04.98 r.

Na odcinku Katowice-Kraków, po przeprowadzeniu przetargu, wydano koncesję dla „Stalexportu S.A.” na eksploatację autostrady płatnej. Będzie to pierwszy płatny odcinek autostradowy w Polsce. Przewiduje się, że wprowadzenie odpłatności może nastąpić jeszcze w br.

Na odcinku Wrocław-Nogawczyce o długości 126 km budowanym w systemie finansowania tradycyjnego (z budżetu) we współfinansowaniu przez EBI i Fundusz Phare po przeprowadzonych przetargach przedsiębiorstwa wykonawcze rozpoczęły już prace realizacyjne.

Prowadzone są końcowe prace na odc. autostrady A-4 – ul. Górnośląska o długości 4 km we współfinansowaniu z EBOiR.

Ogłoszono przetarg na koncesję na budowę 36 km odcinka autostrady Nogawczyce-Sośnica połączony z przyszłą eksploatacją całego odcinka autostrady Wrocław-Katowice. Rozstrzygnięcie przetargu powinno nastąpić do końca br.

Rozpoczęto prace przygotowawcze do realizacji pozostałego odcinka południowej obwodnicy Krakowa Opatkowice-Wielicka o długości 8 km.

4. PROGRAM DALSZYCH DZIAŁAŃ

Umowa koalicyjna AWS/UW zakłada przyspieszenie realizacji PBA. Wszystko wskazuje na to, że nastąpi znaczna intensyfikacja prac przede wszystkim na ciągu autostradowym A-4/A-12.

Dąży się do tego, aby w 2002 roku oddać do użytku autostradę płatną na całym odcinku od Wrocławia do Krakowa o długości 271 km (łącznie z całą południową obwodnicą Krakowa). Na tym odcinku występuje największy prognozowa-

ny ruch związany głównie z funkcjonowaniem regionów gospodarczych Dolnego i Górnego Śląska, Opolszczyzny i regionu Krakowskiego.

W ramach tego zadania przewiduje się :

- realizację do roku 2001 odcinka 126 km autostrady od Wrocławia do Nogawczyce kosztem ok. 1500 mln zł, przy współfinansowaniu Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Phare,

- realizację do roku 2002 odcinka o długości 36 km Nogawczyce-Sośnica przez wyłonionego w przetargu ogłoszonym przez ABiEA koncesjonariusza (przetarg ogłoszono),

- realizację do roku 2002 odcinka o długości 25 km Sośnica-Katowice, kosztem ok. 1200 mln zł przy współfinansowaniu Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Funduszu Phare (trwają końcowe negocjacje); w tym kończony w br. odcinek wzdłuż ulicy Górnośląskiej o długości 4 km we współfinansowaniu z EBOR,

- realizację do roku 2001 pozostałego odcinka południowej obwodowej Krakowa Opatkowice-Wielicka o długości 8 km kosztem blisko 300 mln zł we współfinansowaniu z EBI i Funduszem Phare (umowa została zawarta).

W dalszych latach (2002-2010) przewiduje się doprowadzenie ciągu autostradowego A-4/A-12 do granicy niemieckiej (odcinki Zgorzelec-Krzyżowa-Wrocław i Olszyna-Krzyżowa) oraz kontynuację budowy autostrady A-4 od Krakowa w kierunku wschodnim.

Ostatnie prognozy ruchu dla autostrady A-4 na odcinkach położonych na wschód od Krakowa wskazują, że przed rokiem 2010 powinna być wybudowana autostrada na odcinku Kraków-Tarnów, a przed rokiem 2015 zakończona budowa całej autostrady (próg opłacalności budowy autostrady płatnej przyjmuje się dla ruchu około 20.000 poj./dobę).

5. DOŚWIADCZENIA I WNIOSKI

System koncesyjny, w którym planuje się realizację autostrady A-4 na wschód od Krakowa, jest obecnie badany na odcinku Świecko-Stryków autostrady A-2 i Gdańsk-Toruń autostrady A-1.

W ostatnim czasie koncesjonariusze wystąpili z żądaniami dotyczącymi wsparcia koncesji środkami z budżetu państwa nie przewidzianymi w obowiązującej ustawie o autostradach płatnych (tzw. „fundusz wsparcia” na pokrycie niedoborów występujących w pierwszych latach po oddaniu autostrady do ruchu). Pogląd o konieczności znacznego zaangażowania się budżetu państwa w finansowanie autostrad podzielają również Międzynarodowe Instytucje Finansowe.

Coraz większą rolę w finansowaniu polskich autostrad odgrywają środki europejskie (pożyczki z Międzynarodowych Instytucji Finansowych i granty Phare). Według ostatnich decyzji Komisji Europejskiej, projekty inwestycyjne dotyczące docelowej zabudowy (autostrady i drogi ekspresowe) tzw. paneuropejskich korytarzy

transportowych mają priorytet w ubieganiu się o współfinansowanie ze środków europejskich.

Autostrada A-4/A-12 przebiega w III paneuropejskim korytarzu transportowym i korzystamy już z tego systemu finansowania na odcinku Wrocław-Nogawczyce, a w najbliższych latach również na odcinkach Opatkowice-Wielicka i Sośnica-Katowice.

Nie wykluczona jest również partycypacja środków europejskich w zakresie budowy wschodniego odcinka autostrady A-4, tym bardziej po przystąpieniu Polski do UE, które winno nastąpić k. 2002 roku.

Eksperti banków międzynarodowych zwrócili uwagę na braki zawartych umów koncesyjnych. Przede wszystkim umowy nie identyfikują całego ryzyka i nie dość jasno dzielą je pomiędzy koncesjonariusza i Agencję. Ponadto brak jest zobowiązania koncesjonariusza do utrzymania potrzebnego potencjału technicznego i wiarygodności finansowej przez cały okres trwania budowy. Dopuszcza się – przy braku kar umownych – zbyt długi okres trwania budowy.

Wynika to z ograniczonych środków koncesjonariusza i związanego z tym założenia, że budowa będzie realizowana stopniowo, odcinek po odcinku.

Wątpliwości budzi wysokość proponowanych kosztów budowy i niechęć koncesjonariuszy do ich uzasadnienia.

Brak współpracy Agencji z administracją drogową doprowadził do zapisów w umowach trudnych do zaakceptowania.

Z treści umowy można wysnuć wniosek, że wszystkie drogi główne zlokalizowane w pasie autostrady o szerokości 150 km, należy zaliczyć do „konkurujących dróg równoległych”.

Jeżeli przyjąć taką interpretację dla wszystkich planowanych autostrad płatnych, należy automatycznie pozbawić 70 % sieci dróg głównych możliwości modernizacji przez okres 30-35 lat, gdy trwa koncesja.

Istnieje kilka konfliktów społecznych związanych z planowanym przebiegiem autostrady.

We wszystkich wypadkach zostały one „odziedziczone” po poprzedniej kadencji. Najważniejszy dotyczy przejścia autostrady A-2 przez Warszawę. Agencja proponuje uparcie przejście przez Ursynów, a znaczna część społeczności miejskiej chce by zbudować południową obwodnicę Warszawy, odległą o 30-40 km. Agencja, pomimo orzeczenia Naczelnego Sądu Administracyjnego, odmawia wykonania studium oddziaływania autostrady na środowisko, gdyby biegła ona po trasie obwodnicy oddalonej od Warszawy.

Zdaniem Kierownictwa MOŚZNiL a także grupy posłów warszawskich z koalicji AWS/UW, należy wybrać trasę po obwodnicy. Warszawa potrzebuje rozdzielania ruchu a nie jego kanalizacji w jednej dzielnicy. Pomysł Agencji polega na tym, że warszawiacy mają zapłacić za całą autostradę, bo na pozostałej jej części natężenie ruchu nie jest znaczne.

Konflikt o przebieg autostrady przez Warszawę wiąże się z osobą – stałe tego samego – Prezesa Agencji.

Elementami decydującymi o podjęciu decyzji o ewentualnym przyspieszeniu budowy uzasadnionego odcinka autostrady A-4 będą :

- opłacalność ekonomiczno-finansowa przedsięwzięcia mierzona poziomem prognozowanego ruchu,
- rozwój stosunków polityczno-gospodarczych Polski i krajów zachodnio-europejskich z Ukrainą.

Realizacja całego PBA wymaga :

- Wprowadzenia etapami realizacji PBA, w oparciu o kryterium natężenia ruchu. Należy określić zakres do wykonania w kadencji obecnego rządu (4 lata).
- Dostosowania stanu prawnego do obecnych potrzeb, przez nowelizację ustawy o autostradach płatnych, szczególnie w zakresie :
 - umożliwienia stosowania mechanizmu wsparcia finansowego,
 - współpracy Agencji z administracją drogową.

OPRACOWANIE:

AGENCJA BUDOWY I EKSPLOATACJI AUTOSTRAD

ul. Chłubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa tel. (0-22) 624 43 65, fax 0-22 830 05 84

INFORMACJA

O PLANACH BUDOWY AUTOSTRADY PŁATNEJ A-4 ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM JEJ REALIZACJI NA ŚLĄSKU I W MAŁOPOLSCE

WARSZAWA, 29 KWIECZNIA 1998

1. CEL I ZAŁOŻENIA REALIZACJI PROGRAMU BUDOWY AUTOSTRAD (PBA) W POLSCE

Celem programu jest wybudowanie w ciągu 15 lat ok. 2300 km autostrad płatnych, wymienionych w uchwałach Rady Ministrów RP Nr 63/93 z dn. 27 lipca 1993 [A-1: Gdańsk-Toruń-Łódź-Częstochowa-granica państwa, o długości (wstępnej z uwagi na warianty) –564 km; A-2: Świecko-Poznań-Warszawa-Terespol, o długości (jw.) 651 km; A-4/A-12: Zgorzelec-Olszyna-Wrocław-Opole-Gliwice-Katowice-Kraków-Tarnów-Korczowa, o długości (jw.) 735 km] i Nr 84/94 z dn. 4 listopada 1994 r. [A-3 : Szczecin-Zielona Góra-Legnica-Bolków-Lubawka, o długości 365 km].

Rząd uznał wybudowanie ww. autostrad za zadanie priorytetowe, którego realizacja będzie wspierana aktywną polityką kredytowo-finansową.

Cele te wynikają z częściowych celów społeczno-gospodarczych wewnętrznych i zewnętrznych (integracja z Unią Europejską) Polski, na realizację których istotny wpływ mają warunki transportowo-drogowe.

2. PROPONOWANE ETAPY REALIZACJI PBA

Decyzje o kolejności realizacji poszczególnych autostrad i ich odcinków podejmowane są z uwzględnieniem czynników :

1) efektywności ekonomicznej; czynnika mającego znaczenie zasadnicze z uwagi na możliwość udziału prywatnych środków finansowania inwestycji, którego wielkość jest bezpośrednio powiązana z prognozowanymi natężeniami ruchu pojazdów na autostradzie płatnej.

2) usytuowania poszczególnych autostrad w korytarzach infrastruktury transportowej, akceptowanych przez Unię Europejską, ustalonych na konferencji na Krete w 1994 r. i tak: A-1 przebiegająca w korytarzu nr VI B, A-2 w korytarzu nr II, A-4/A-12 – w korytarzu III.

3) możliwości lokalizacji autostrad w terenie, warunkowanej uzyskaniem wskazań lokalizacyjnych oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji dla odcinków tych autostrad, utrudnionej czasochłonnymi procedurami i uzgodnieniami.

Z przeprowadzonych dotąd studiów i analiz budowa autostrad objętych programem powinna być realizowana, zgodnie z rozpoczętymi przygotowaniem, w 3 etapach:

etap I; 1999 - 2004 powinien objąć odcinek autostrady A-4, odcinek Wrocław-Kraków (długość 248 km); do końca 2004 r.;

etap II; rozpoczęcie prac przygotowawczych 2000 r.;

etap wykonawczy 2005 - 2010 r. powinien objąć odcinki autostrady A-4/A-12:

- odcinek Olszyna – Wrocław (długość 180 km);
- odcinek Kraków-Tarnów (długość 77 km);

etap III; rozpoczęcie prac przygotowawczych 2008r.;

etap realizacji budowy po roku 2010. – pozostałe odcinki autostrady objęte programem.

3. INFORMACJE O LOKALIZACJI AUTOSTRADY A-4/A-12

3.1 WSKAZANIA LOKALIZACYJNE

Agencja dysponuje wskazaniami lokalizacyjnymi udzielonymi przez CUP dla odcinka autostrady A-4 od Zgorzelca, a dla A-12 od Olszyny do Tarnowa w 1995 r. oraz dla odcinka Tarnów – Przeworsk z określeniem przejścia granicznego z Ukrainą po stronie polskiej w okolicach miejscowości Korczowa w 1997 roku.

3.2 DECYZJE LOKALIZACYJNE

Zostały wydane decyzje o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej dla całej autostrady A-12 (o długości 76 km) oraz dla następujących odcinków autostrady A-4 (o łącznej długości 300 km):

- Od granicy z Niemcami (węzeł „Zgorzelec”) do węzła „Krzyżowa”
- Od Wrocławia (węzeł „Bielany Wrocławskie”) do Krakowa (węzeł „Balice”).

Terminy zakończenia dokumentacji do wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej uwarunkowane czynnikami lokalnymi są następujące:

- Odcinek od węzła „Balice” do ul. Kapielowej – dokumentacja do wniosku o ustaleniu lokalizacji 15 maja 1998 r.;
- Odcinek od ul. Kapielowej do węzła „Wielicka” – został złożony wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej w dniu 13 marca 1998 r.;
- Odcinek od węzła „Wielicka” do węzła „Krzyż” – 17.05.98;
- Odcinek od węzła „Krzyż” do węzła „Rzeszów Wschodni” – 30.06.98;

- Odcinek od węzła „Rzeszów Wschodni” do węzła „Przeworsk” – 28.04.98;

Pierwotne kwietniowe terminy zostały dla odcinka Kraków-Rzeszów zmienione na skutek pojawienia się inicjatyw lokalnych, niezależnych od Agencji, które opóźniły przygotowanie dokumentacji.

4. OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI W SYSTEMIE KONCESYJNYM

Możliwości realizacji w systemie koncesyjnym zależą przede wszystkim od prognozy ruchu i prognozowanej dodatniej różnicy wielkości wpływów z opłat za korzystanie z autostrady oraz z kosztów budowy i utrzymania autostrady.

4.1 STUDIA RUCHU I WYNIKI

Prognozowane natężenia ruchu w roku 2015.

Autorem Studium Ruchu jest Transprojekt Warszawa. Studium zostało wykonane na przełomie 1996/97 r.

Tabela. Prognozowane natężenie ruchu na autostradzie płatnej w roku 2015.

Lp.	Odcinek	Uśrednione natężenie dobowe
1	Zgorzelec - Godzieszów	10000 - 15000
2	Godzieszów - Krzyżowa	5000 - 10000
3	Olszyna - Królów	10000 - 15000
4	Królów - Krzyżowa	5000 - 10000
5	Krzyżowa - Nowa Wieś	10000 - 15000
6	Nowa Wieś - Katy Wrocławskie	20000 - 25000
7	Katy Wrocławskie - Krajków	powyżej 25000
8	Krajków - Przylesie	15000 - 20000
9	Przylesie - Prądy	20000 - 25000
10	Prądy - Batorego	15000 - 20000
11	Batorego - Murkowska	20000 - 25000
12	Murkowska - Bochnia	powyżej 25000
13	Bochnia - Krzyż	15000 - 20000
14	Krzyż - Dębica Żyraków	10000 - 15000
15	Dębica Żyraków - Ropczyce Sędziszów	5000 - 10000
16	Ropczyce Sędziszów - Rzeszów Wsch.	15000 - 20000
17	Rzeszów Wschodni - Przeworsk	5000 - 10000

4.2 OCENA EFEKTYWNOŚCI

Przeprowadzone badania efektywności wykazały, iż odcinek autostrady od węzła „Wielicka” do węzła „Krzyż” w Tarnowie ma szansę być zrealizowany w systemie koncesyjnym w okresie do 2010 roku. Budowa odcinka „Krzyż” – Rzeszów będzie wymagać udziału środków publicznych dostarczonych przez Skarb Państwa.

5. KOSZTY BUDOWY

Zestawienie oszacowanych kosztów budowy dla A-4 (w tys. zł) [ceny według poziomu 1997 roku, bez VAT].

Odcinek	Oszacowane koszty budowy
od węzła „Olszyna” do węzła „Krzyżowa”	882 840
od węzła „Zgorzelec” do węzła „Krzyżowa”	760 350
od węzła „Krzyżowa” do węzła „Bielany Wrocławskie”	Zgodnie z kontraktami budowlanymi zawartymi przez GDDP
od węzła „Bielany Wrocławskie” do węzła „Przylesie”	
od węzła „Przylesie” do węzła „Prądy”	
od węzła „Prądy” do węzła „Nogawczyce”	
od węzła „Nogawczyce” do węzła „Kleszczów”	210 070
od węzła „Kleszczów” do węzła „Sośnica”	378 100
od węzła „Sośnica” do węzła „Murckowska”	około 1 200 000
od węzła „Murckowska” do węzła „Balice”	
od węzła „Balice” do węzła „Zakopiańskiego”	
od węzła „Zakopiańskiego” do węzła „Wielicka”	300 000 (oszacowane przez GDDP)
od węzła „Wielicka” do węzła „Krzyż”	1 489 810
od węzła „Krzyż” do węzła „Rzeszów Wschodni”	1 346 030
od węzła „Rzeszów Wschodni” do węzła „Przeworsk”	536 990
od węzła „Przeworsk” do granicy państwa	961 090

Koszty nie uwzględniają obsługi finansowej (kredyty) budowy autostrady w systemie koncesyjnym.

6. ŹRÓDŁA FINANSOWANIA I ZAKŁADANE TERMINY REALIZACJI ODCINKA ŚLĄSKIEGO I MAŁOPOLSKIEGO

Lp.	Odcinek	Źródła finansowania	Zakładany termin realizacji
1	Budowa odcinka A-4 od Wrocławia do Nogawczyce	Środki PHARE + Budżet	I kw. 2001 r.
2	Przystosowanie A-4 odc. Katowice - Kraków do poboru opłat i eksploatacji jako drogi płatnej	Stalęksport Katowice S.A.	IV kw. 1998 r.
3	Budowa A-4 odc. Nogawczyce - Sosnica	Koncesjonariusz + ewentualnie Skarb Państwa	IV kw. 2002 r.
4	Budowa A-4, odcinek Sosnica - Katowice	Środki PHARE + Budżet	IV kw. 2004 r.
5	Obwodnica Krakowa	Skarb Państwa	2001 r.
6*	Węzeł „Wielicka” - węzeł „Krzyż”	Koncesjonariusz + Skarb Państwa	2005- 2010 r.
7*	Węzeł „Krzyż” - Rzeszów	-	po 2010 r.
8*	Rzeszów - granica państwa	-	po 2010 r.

*- informacje wstępne

7. UWAGI KOŃCOWE

Zadania transportowe, które będzie realizowała autostrada płatna A-4/A-12 są zmienne na jej długości. Potwierdzają to wykonane prognozy ruchu (punkt 4.1). Różnice w prognozowanych natężeniach ruchu uzasadniają odcinkową realizację tej autostrady. Odcinek wschodni tej autostrady (na wschód od Krakowa) z punktu widzenia potrzeb transportowych, jest odcinkiem, którego budowa jest mniej pilna, niż odcinka na terenie województwa krakowskiego, opolskiego i wrocławskiego.

AUTOSTRADA A-4 W KONCEPCJI POLITYKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO KRAJU

Transformacja ustrojowa i gospodarcza, zapoczątkowana w Polsce pod koniec lat osiemdziesiątych, wymusiła konieczność nowego spojrzenia na sprawy polityki zagospodarowania przestrzennego kraju. Przedmiotem tej polityki staje się świadome oddziaływanie na zagospodarowanie kraju w sposób współzależny z priorytetami strategii jego rozwoju. To nowe spojrzenie zostało określone przez Sejm, który uchwalił w dniu 7 lipca 1994 r. Ustawę o zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Rozwinięciem zakresu tej polityki jest „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju Polska 2000 Plus”, sformułowana przez Rządowe Centrum Studiów Strategicznych w lipcu 1997 r. Zgodnie z postanowieniami rezolucji Sejmu z listopada 1996 r. „Koncepcja...” nie pełni funkcji „nadrzędnego” planu zagospodarowania przestrzennego, dostarcza natomiast przesłanek do sporządzania programów zawierających programy rządowe. „Koncepcja...” podkreśla, że podmiotem polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest Rząd, a odbiorcami – wszystkie podmioty publiczne i prywatne, w tym również samorządy zainteresowane zamierzeniami rządu. Relacje między podmiotem a odbiorcami muszą być w procesach tworzenia koncepcji zagospodarowania przestrzennego oparte na procedurach iteracyjnych, a w trakcie ich realizacji – na procedurach negocjacyjnych.

Istotą historycznej szansy Polski jest przyspieszenie rozwoju kraju w nowej rzeczywistości cywilizacyjnej XXI wieku. Stwarza ją integracja z Unią Europejską – jednym z trzech kształtujących się współcześnie biegunów rozwoju gospodarki światowej (europejski, dalekowschodni i amerykański). Głównym trendem końca XX wieku, kształtującym się od kilkadziesiąt lat, jest przechodzenie od gospodarek narodowych do gospodarki globalnej. Oznacza to zwiększenie intensywności i zasięgu międzynarodowych powiązań gospodarczych oraz zmiany w układzie przestrzennym światowego rynku i potencjału ekonomicznego.

W nowej sytuacji geopolitycznej Europy Polska posiada dostatecznie korzystne położenie, aby stać się zwornikiem między gospodarczo i cywilizacyjnie rozwijającymi się krajami zachodnimi a państwami Europy Wschodniej i obszarami euroazjatyckimi, odstającymi od światowych standardów cywilizacyjnych, zwłaszcza w sferach gospodarczych.

Położenie to stwarza szanse na:

- wzrost przepływu innowacji, dóbr i ludzi we wszystkich kierunkach przestrzeni europejskiej;
- tworzenie korzystnych warunków lokalizacji przedsiębiorczości kojarzącej kapitał i nowe technologie europejskie i światowe z zasobami pracy kwalifikowanej i chłonnymi rynkami Europy Środkowej i Wschodniej,
- stworzenie korzystnych warunków wejścia polskiej gospodarki w europejską przestrzeń konkurencyjną, efektywną i innowacyjną oraz dyfuzję osiągniętych na tej drodze wartości na wschodnie otoczenie Polski,
- otwarcie polskich zasobów przyrodniczych i rekreacyjnych dla wzrastającego popytu Europy Zachodniej i Północnej na uprawianie różnych form turystyki i wypoczynku,
- wzrost ruchliwości przestrzennej polskiego społeczeństwa i społeczeństw Europy Wschodniej i tym samym ich kulturowej integracji z wysoko rozwiniętą, postindustrialną cywilizacją świata zachodniego.

Za jeden z najważniejszych czynników mechanizmu intensyfikującego rozwój społeczno-gospodarczy kraju „Koncepcja...” przyjmuje integrację polskiego i europejskiego systemu infrastruktury technicznej. Głównymi elementami nowego, zintegrowanego systemu będą sieci autostrad, linii kolejowych, telekomunikacyjnych i paliwowo-energetycznych.

W europejskim układzie komunikacyjnym polska przestrzeń postrzegana jest jako jeden z wariantów tworzenia struktur tranzytowych transportu z zachodu przez Warszawę w kierunku Kijowa i Moskwy, z odgałęzieniem do byłych republik nadbałtyckich oraz z krajów skandynawskich przez Czechy na Bałkany. Alternatywą jest skierowanie tranzytu z Niemiec przez Szwecję, Finlandię i Estonię na Moskwę oraz z Niemiec przez Czechy i Słowację na Ukrainę. To drugie rozwiązanie stwarza zagrożenie dla wykorzystania szansy nowego geopolitycznego położenia Polski w integracji z Europą. W związku z powyższym, „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” przyjmuje rządowy program budowy autostrad. Przewiduje on wybudowanie do 2015 r. sieci autostrad o łącznej długości ok. 2600 km, w tym:

- A-1 Gdańsk – Toruń – Warszawa – Stryków – Częstochowa – Katowice – Gorzyce – granica państwa;
- A-2 Świecko – Poznań – Stryków – Warszawa – Biała Podlaska – granica państwa;
- A-3 Szczecin – Zielona Góra – Legnica – Lubawka – granica państwa;

- A-4 /A-12 Zgorzelec/Olszyna – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Przeworsk – granica państwa;
- A-8 Łódź – Wrocław – Lubawka.

Kryterium racjonalizacji kierunkowego układu tranzytowego są potrzeby ruchowe /potoki/, uzasadniające kosztowne inwestycje infrastrukturalne tam, gdzie nakładają się na siebie zarówno znaczny ruch międzynarodowy i krajowy, jak i regionalny. W strefie oddziaływania trzech autostrad – A1, A2 i A3 – zamieszkuje ok. 70% ludności Polski. Przeprowadzone uprzednio badania wykazały, że wielkość krajowych /międzyregionalnych i regionalnych/ przewozów dominuje znacznie nad bezwzględną wielkością przewozów międzynarodowych. Przewiduje się, że proporcje te nie ulegną zbyt dużym zmianom, co także warunkuje planowanie głównych sieci transportowych w taki sposób, aby zaspokajały one jednocześnie potrzeby ruchu krajowego i międzynarodowego, w tym również tranzytowego. Prognozy ruchu krajowego i międzynarodowego wskazują, że:

- należy spodziewać się stabilizacji lub niewielkiego wzrostu zapotrzebowania na transport kolejowy oraz szybkiego wzrostu ruchu drogowego i lotniczego;
- po okresie szybkiego wzrostu ruchu międzynarodowego (docelowego i tranzytowego) na granicy zachodniej i południowej, należy się liczyć z wolniejszym tempem jego wzrostu w przyszłości;
- wzrost ruchu na granicy wschodniej będzie prawdopodobnie znacznie szybszy, ale bezwzględna wielkość potoków ruchu i przewozów będzie mniejsza niż na pozostałych granicach lądowych;
- nawet przy szybkim wzroście ruchu międzynarodowego, jego udział w całym ruchu w podstawowej sieci komunikacyjnej będzie decydujący tylko w strefach przygranicznych.

Zgodnie z zasadami Narodowej Strategii Integracji, przyjętej przez Radę Ministrów 28 stycznia 1997 r., na zaproszenie władz Unii Europejskiej Polska przystępuje formalnie do negocjacji stowarzyszeniowych. Należy jednak uświadomić sobie, że wymagania formalne, gospodarcze i normatywne ze strony Unii zmuszają do wzmożenia wysiłków w zakresie restrukturyzacji kilku węzłów gospodarczych, strategicznie ważnych dla rozwoju kraju. W obecnych realiach społeczno – ekonomicznych koniecznym stało się dokonanie selektywnego wyboru i w "Koncepcji..." zostało to podkreślone.

Do tych niewralgicznych węzłów – obok Wałbrzyskiego Okręgu Węglowego oraz Aglomeracji Łódzkiej, w których proces restrukturyzacji jest już zaawansowany – należą:

- Górnośląski Okręg Przemysłowy, z całą jego infrastrukturą „otoczeniową”, obejmującą Rybnicki Okręg Węglowy oraz części województw: bielskiego, opolskiego, częstochowskiego i krakowskiego, zdominowaną przez nadmierną koncentrację przemysłów wydobywczych i ciężkich. Kompleksowa restrukturyzacja GOP-u wymaga szczególnej uwagi, bowiem jest to obszar wyjątkowo dużej koncentracji

potencjału materialnego i intelektualnego, tradycji wydajnej pracy, a także – odczuwalnego już – obciążenia systemów infrastruktury transportowej i komunalnej. Istotnym czynnikiem restrukturyzacji będzie integracja potencjałów materialnych i intelektualnych Katowic i Krakowa;

- południowo – wschodnia część kraju, którego dotychczasowe zagospodarowanie przestrzenne bazowało na symbiozie gęstej sieci małych i średnich miast i rozdrobnionego rolnictwa z najwyższym w kraju odsetkiem ludności dwuzawodowej. Znaczny spadek produkcji zlokalizowanego na tym obszarze przemysłu, związanego głównie z sektorem wojskowym i rynkami zbytu byłego ZSRR, pogłębił w wyraźny sposób ukryte bezrobocie agrarne doprowadzając do swoistego „uwstecznienia” struktury gospodarczej regionu, wyrażającego się wzrostem zatrudnienia w drobnych gospodarstwach rolnych. Budowa autostrady będzie miała istotne znaczenie dla aktywizacji gospodarczej tego obszaru. Wpływać będzie także w znaczący sposób na rozwój współpracy transgranicznej z Ukrainą i Słowacją oraz pozwoli na wykreowanie Rzeszowa do roli krajowego ośrodka równoważenia rozwoju.

Autostrada A-4 jest najdłuższym odcinkiem sieci autostrad przewidzianych do realizacji w „Koncepcji...” – mierzy 738 km. Jej techniczno-ekonomiczne parametry charakteryzują następujące cechy:

- od Krzyżowej w kierunku granicy zachodniej posiada dwa rozgałęzienia – do Berlina oraz do Drezna i dalej w przedłużeniu do Kolonii i Ostendy w Belgii;
- na terenie Polski przebiega w ważnym, ukształtowanym od kilkudziesięciu lat korytarzu infrastrukturalnym łączącym uprzemysłowione obszary Polski południowej ze wschodnią granicą państwa;
- ze względu na połączenie tranzytowe Europy Zachodniej z Ukrainą i tym samym z możliwością przedłużenia do innych państw euroazjatyckich – zaliczona jest do systemu magistral transeuropejskich;
- w swoim przebiegu krzyżuje się z trzema autostradami o kierunku południowym – w tym z A-1, zaliczaną również do systemu transeuropejskiego – oraz z trzema drogami ekspresowymi, stwarzając dogodne warunki do integracji międzyregionalnej.

Autostrada A-4 posiada już dwa odcinki czynne: z Legnicy do Wrocławia – 38 km i z Katowic do Krakowa – 62 km. Prawie cała trasa posiada wskazania lokalizacyjne; postępowanie lokalizacyjne trwa w odniesieniu do ostatniego w Polsce odcinka z Przeworska do przejścia granicznego w Korczowej o długości ok. 50 km.

Podkreślić należy, że sam proces budowy autostrady posiada ważne znaczenie gospodarcze. Ogrom i różnorodność prac stwarza bowiem możliwości produkcyjne zarówno dla firm budowlanych, jak również dla małych i średnich przedsiębiorstw o zróżnicowanych profilach produkcyjnych i usługowych. Jest to jeden z ważniejszych bodźców stymulujących aktywizację zawodową ludności zamieszkującej otoczenie autostrady.

Nie ulega również wątpliwości, że tak budowa, jak i eksploatacja autostrady spowoduje napięcia i konflikty wynikające ze sprzeczności interesów instytucji, ośrodków osadniczych i grup społecznych. Wymienić tu między innymi można zagrożenia w stosunku do środowiska naturalnego, możliwości utrudnień w produkcji rolniczej, uciążliwości dla ludności mieszkającej w bezpośredniej bliskości trasy itp. Wymagania normatywne w odniesieniu do tras samochodowych typu autostrada, droga ekspresowa – określone drogą ustawy przez Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa zmierzają do minimalizowania sfery ewentualnych konfliktów. Z doświadczeń jednak innych państw, w których nasycenie siecią autostrad i dróg ekspresowych jest znacznie wyższe, wynika, że pozytywne przeważają nad negatywami.

Istotnym problemem w odniesieniu do autostrady A-4 jest zakres i czas jej budowy. Odsuwanie terminu jej realizacji może spowodować przejęcie ruchu tranzytowego z Europy Zachodniej przez szlaki transportowe Czech i Słowacji. Istniejące połączenia transportowe Czech wraz z projektowaną i na pewnych odcinkach już realizowaną autostradą biegnącą po południowej stronie Karpat na terenie Słowacji stanowić będzie zagrożenie dla znaczenia autostrady A-4 jako szlaku transeuropejskiego. Niewątpliwie będzie to miało wpływ na jej efektywność w odniesieniu do zakładanej aktywizacji regionów Polski południowej. Dla utrzymania programowanej rangi tego połączenia koniecznym jest przyspieszenie działań dla jej realizacji. Dotyczyć to będzie przede wszystkim zintensyfikowania działań organizacyjno-prawnych oraz systemu finansowania.

INFORMACJE WOJEWODÓW

WOJEWODA KRAKOWSKI RYSZARD MASŁOWSKI

Dziękuję Panu Przewodniczącemu za zaproszenie mnie do udziału w konferencji „Autostrada A-4 szansą rozwoju Małopolski i Śląska”.

Odnosnie tematu konferencji informuję, że realizacja programu budowy autostrad od szeregu lat stanowiła przedmiot szczególnej uwagi władz województwa, które podejmowały szereg inicjatyw mających za zadanie wykonanie tego zamierzenia w granicach województwa.

Wysiłek ten w ubiegłych latach został przede wszystkim skierowany na budowę Południowego Autostradowego Obejścia Krakowa aż do osiągnięcia efektu połączenia z drogą „zakopiańska” w węzle Opatkowiec.

W chwili obecnej prowadzone są działania zmierzające do połączenia wykonanego i eksploatowanego odcinka z węzłem w ulicy Wielickiej.

W tym celu z inicjatywy władz wojewódzkich odbyło się 13 grudnia 1997 roku w Krakowie spotkanie z udziałem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, Prezydenta Miasta Krakowa i Wojewody Krakowskiego w sprawie najważniejszych problemów komunikacyjnych w województwie, na którym ustalono dalsze kierunki działania w szczególności dotyczące autostrady A-4. W spotkaniu brał udział Prezes Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad i Generalny Dyrektor Dróg Publicznych.

Ustalenia z tego spotkania zostały zaakceptowane przez Ministra, Prezydenta i Wojewodę. Z treści ustaleń wynika, że strony uczestniczące uznają przedmiotową inwestycję za priorytetową.

W rezultacie na kolejnych spotkaniach, którym patronował Wojewoda Krakowski sprecyzowano warunki dla złożenia przez Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad wniosku o ustalenie lokalizacji autostrady.

Przedmiotowy wniosek został złożony i aktualnie trwają w Urzędzie Woje-

wódzkim w Krakowie prace składające się na wydanie decyzji lokalizacyjnej.

Z ważniejszych ustaleń na podkreślenie zasługuje fakt wyznaczenia terminu rozpoczęcia realizacji – w październiku br. i zakończenia – w 2000 r. oraz zobowiązanie przeznaczenia niezbędnych środków, w tym 14 mln na zakup gruntów pod budowę odcinka Opatkowice – Wielicka.

Na spotkaniu w dniu 13 grudnia ub.r. poza problemem autostrady omówiono również m.in. drugą priorytetową inwestycję w województwie, którą jest modernizacja Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w Krakowie – Balicach a w tym w szczególności połączenie autostrady A-4 od węzła Balice II do terminala lotniczego w Balicach.

Informuje również Pana Przewodniczącego, że przy współudziale Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie prowadzone są prace przygotowawcze /opracowanie dokumentacji/ dla przebiegu autostrady A-4 poza terenem województwa krakowskiego od węzła Wielicka do węzła Krzyż.

Deklaruję swój udział w przedmiotowej konferencji, która moim zdaniem przybliży problematykę autostrady w szerokim aspekcie programów rozwoju Małopolski i Śląska.

WYSTĄPIENIA WOJEWODÓW

WOJEWODA PRZEMYSKI LESZEK KISIEL

W nawiązaniu do planowanej konferencji „Autostrada A-4 – szansą rozwoju Małopolski i Śląska”, przekazuję informację w powyższej sprawie.

Przebieg trasy autostrady A-4 przez teren województwa przemyskiego był planowany jako główna inwestycja określająca strategię rozwoju województwa w powiązaniu z systemem dróg krajowych i wojewódzkich, udostępniających teren województwa i umożliwiających obsługę ruchu turystycznego i gospodarczego w oparciu o przejście graniczne w Medyce, Korczowej i planowane przejście drogowe w Malhłowicach.

Równoległy układ sieci kolejowej miał możliwość połączenia transportu kolejowego i drogowego.

Po ustaleniu wskazaniem lokalizacyjnym Nr 5/97 z dnia 15 marca 1997 r. przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji przebiegu trasy w kierunku przejścia granicznego w Korczowej, uległ on zasadniczej zmianie.

Planowana do realizacji autostrada przebiega przez gminy, na terenie których nie przewidywano jej realizacji, stąd też nie była ujęta w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin i w projekcie „Studium zagospodarowania przestrzennego województwa przemyskiego”.

Przebieg tej trasy został pozytywnie zaopiniowany przez Wojewódzki Sejmik Samorządowy w Przemyślu Uchwałą Nr XIX/122/97 z dnia 28.04.1997 r.

Materiały do wydania wskazania lokalizacyjnego dla odcinka projektowanej trasy od węzła w okolicach miasta Przeworska do granicy i przejścia granicznego w Korczowej, są w trakcie opracowania.

Z uwagi na pozostawienie poza zasięgiem obsługi autostrady A-4 najczęściej użytkowanego przejścia granicznego w Medyce, obsługującego kierunek południowy Europy oraz węzeł transportu kolejowego i planowane graniczne przejście dro-

gowe w Malhowicach, zasadniczym warunkiem rozwoju i funkcjonowania województwa jest udroźnienie kierunku południowego.

Użytkowana droga E-4, pomimo zrealizowanych na długim odcinku czterech pasów jezdnych, nie posiada standardu drogi krajowej. Brak obwodnic miejskich, realizowane uzupełnienia zabudowy wzdłuż dróg i częstotliwość włączeń uniemożliwiają prowadzenie ruchu międzynarodowego i stwarzają powiększającą się uciążliwość zarówno dla mieszkańców, jak i użytkowników dróg.

Układ drogowy prowadzący autostradę w kierunku przejścia granicznego miał odciążyć użytkowane drogi.

Proponuje przystąpienie w pierwszej kolejności do realizacji planowanych obwodnic, umożliwiających nie tylko odciążenie miast Jarosława, Radymna, Przemyśla, Przeworska od skutków ruchu drogowego, ale przede wszystkim możliwość przejazdu przez miasta i dojazdu do przejść granicznych.

W związku z planowanym skrzyżowaniem trasy autostrady A-4 z drogą A-4 na południe od miasta Radymna, dalszy odcinek drogi krajowej E-4, prowadzący w kierunku przejścia drogowego w Medyce, wymaga przekwalifikowania, jako odcinek drogi ekspresowej i realizacji obwodnicy miasta Przemyśla.

Projektowane przez zainteresowane gminy Przemyśl, Żurawica, miasto Przemyśl, zmiany w układzie komunikacyjnym oraz opracowanie planistyczne rezerwują teren niezbędny dla realizacji obwodnicy.

Udroźnienie przejazdu przez województwo jest podstawowym warunkiem jego rozwoju.

WYSTAPIENIA WOJEWODÓW

WOJEWODA KIELECKI IGNACY PARDYKA

Dziękuję za zaproszenie mnie na konferencję zaplanowaną na 4 maja 1998 roku w Krakowie przez Stowarzyszenie Gmin Małopolski, dotyczącą budowy autostrady A-4.

Równocześnie pragnę poinformować, że z przyczyn ode mnie niezależnych, nie będę mógł w niej uczestniczyć i w związku z tym deleguję Pana mgr inż. arch. Witolda Kowalskiego – Dyrektora Wydziału Rozwoju Regionalnego i Zagospodarowania Przestrzennego Urzędu Wojewódzkiego w Kielcach. Pan Witold Kowalski bierze czynny udział w pracach Komisji Urbanistycznej Małopolskiej Rady Regionalnej, której prace mam zaszczyt koordynować.

Autostrada A-4 stanowi integralną część układu komunikacyjnego Małopolski i sprawa jej realizacji była kilkakrotnie omawiana na posiedzeniu Komisji Urbanistycznej MRR.

I tak, na posiedzeniu Małopolskiej Rady Regionalnej w dniu 03.01.1996 roku w Nowym Sączu podjęto uchwałą nr 2/96 w sprawie przyspieszenia budowy autostrady A-4 i włączenia jej do realizacji jako zadanie priorytetowe, które spełniać będzie fundamentalną rolę w rozwoju ekonomicznym i restrukturyzacji Makroregionu Południowo-Wschodniego. Uchwałę przekazano Premierowi Rządu wraz z wnioskiem o nadanie priorytetu autostradzie A-4 w programie budowy autostrad oraz rozstrzygnięcie jej przebiegu przez województwo przemyskie.

Członkowie Małopolskiej Rady Regionalnej na posiedzeniu w dniu 30 stycznia 1997 roku wyrazili zaniepokojenie niewystarczającym postępem prac związanych z realizacją autostrady A-4 i zgłosili postulat w sprawie wystąpienia do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o spowodowanie przyspieszenia działań w tym zakresie. W związku z tym Komisja Urbanistyczna Małopolskiej Rady Regionalnej przygotowała wystąpienie do Ministra, sygnowane przez Wojewodę Krakowskiego

– Przewodniczącego MRR oraz Wojewodę Kieleckiego – Koordynatora prac Komisji Urbanistycznej.

W odpowiedzi Minister Transportu i Gospodarki Morskiej poinformował, że proces lokalizacji autostrady A-4 na odcinku od granicy państwa do Krakowa powinien zakończyć się w roku 1997. Na przełomie 1997/1998 Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad wystąpi z odpowiednimi wnioskami do Wojewodów o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji autostrady A-4 na odcinkach przebiegających przez tereny poszczególnych województw.

W dniach 29-30 kwietnia br. odbędzie się posiedzenie Komisji Urbanistycznej Małopolskiej Rady Regionalnej w Rzeszowie, gdzie będzie omawiana m.in. sprawa aktualnego stanu prac dotyczących budowy autostrady A-4.

Pragnę zauważyć, że autostrada A-4 chociaż nie przechodzi przez tereny gmin południowej części województwa kieleckiego, to jednak oddziaływanie jej na te miejscowości będzie miało miejsce i w związku z tym – w celu sprawnego włączenia się w jej układ komunikacyjny – należałoby rozważyć następujące inwestycje ułatwiające dostęp do niej, a mianowicie:

- dla gmin znajdujących się w zasięgu oddziaływania drogi E-77, przebudowa tej drogi na parametry drogi ekspresowej oraz wykonanie północnej obwodnicy miasta Krakowa ułatwiającej podłączenie do autostrady,

- modernizacja drogi wojewódzkiej Skalbierz – granica województwa kieleckiego – Proszowice oraz umożliwienie przeprawy na Wiśle poprzez budowę mostu w rejonie Koszyc na drodze nr 768 Jędrzejów – Brzesko,

- przebudowa drogi Busko Zdrój – Tarnów na parametry drogi ekspresowej oraz budowa mostu w Nowym Korczynie.

Wykonanie tych inwestycji komunikacyjnych umożliwiłoby pełny dostęp miejscowościom z południowej Kielecczyny do korzystania z autostrady A-4, która spełniać będzie podstawową rolę komunikacyjną dla Południowej Polski.

PREZENTACJE PROBLEMU

JAN WIECZORKOWSKI

DYREKTOR BIURA STOWARZYSZENIA GMIN MAŁOPOLSKI

PRZEWODNICZĄCY OBRAD

Celem naszego spotkania jest zapoznanie się ze stanem realizacji rządowego programu rozwoju i budowy autostrad, w szczególności autostrady A-4. Będziemy chcieli odpowiedzieć czy da się tę realizację przyspieszyć.

Pierwsza część konferencji poświęcona będzie wystąpieniom zaproszonych gości, a w drugiej wezmą udział prezydenci, działacze samorządowi ze Śląska i Małopolski.

Jeszcze raz witam wszystkich Państwa, którzy dzisiaj zaszczytili nas swoją obecnością. Proszę o wystąpienie wojewodę krakowskiego, który jest gospodarzem tego spotkania.

RYSZARD MASŁOWSKI

WOJEWODA KRAKOWSKI

Dziękuję Państwu za przybycie i mam nadzieję, że to dzisiejsze spotkanie pozwoli zlokalizować najważniejsze problemy, aby potem sformułować wnioski prowadzące do rozwiązania tychże problemów, tak aby realizacja autostrady A-4, tak ważnej dla południowych regionów Polski, mogła być jak najszybsza. Spore fragmenty tej autostrady już mamy i to pozwala wierzyć, że ona właśnie autostrada może być budowana w pierwszej kolejności.

Dla Krakowa bardzo ważny jest fragment autostrady A-4, będący równocześnie obwodnicą miejską. O tym wszystkim będziemy dzisiaj mówić. Dziękuję jeszcze raz Państwu za przybycie i proszę o udział w dyskusji.

ANDRZEJ PATALAS

PREZES AGENCJI BUDOWY I EKSPLOATACJI AUTOSTRAD

Doręczone zostały Państwu materiały, które w dużym stopniu wyjaśniają zagadnienia związane z budową autostrady A-4. Chciałem również zaprezentować na planszy stan prac projektowych i przygotowawczych.

W czerwcu 1993 roku rząd przyjął uchwałę o budowie autostrad określając, że w pierwszym etapie zostanie wybudowana autostrada A-1, A-2, A-4 o długości 1900 km, a następnie 4 lipca 1994 włączono do tego planu autostradę A-3, co daje 2.300 km priorytetów (na 2.600 km planowanych autostrad w Polsce). Przyjęto system finansowania sprowadzający się do dwóch sposobów. Pierwszy tradycyjny, zgodnie z którym rząd organizuje środki z budżetu, z międzynarodowych instytucji finansowych, jak EBOR, EBI, Bank Światowy, granty z PHARE. Drugi sposób to przetarg na koncesję, dzięki czemu wyłoniona zostaje grupa kapitałowa, nabywająca uprawnienia realizacyjne zgodnie z uchwałą o autostradach płatnych.

Niestety, program był zupełnie nieprzygotowany. Nie było strategicznej oceny oddziaływania sieci autostrad na środowisko, nie było przepisów techniczno-budowlanych. Tym niemniej powstała ustawa o autostradach płatnych, a w czerwcu 1995 powołano Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad.

Powiem jaki jest obecnie stan przygotowań. Podstawowym dokumentem są materiały do wskazań lokalizacyjnych, istotne o tyle, że zawierają ocenę oddziaływania autostrady na środowisko. Znane są Państwu zapewne protesty i jednocześnie brak wiedzy na ten temat, brak przepisów, brak zwyczaju robienia takich analiz. Spowodowało to, że wszystkie wcześniej wykonane projekty i lokalizacje uznano za nieważne i całą pracę trzeba było rozpocząć od podstaw.

Obecnie są opracowane materiały do wskazań lokalizacyjnych dla całej sieci autostrad o długości 2300 km poza jednym krótkim odcinkiem autostrady A-4 od Przeworska do Korezowej, w związku z protestem władz Przemyśla, dotyczącym przebiegu autostrady nie przez Medykę, lecz przez Korczową. Powstał wobec tego pomysł zrobienia wariantu pośredniego i on jest w trakcie opracowania, co nastąpi do końca czerwca. Niestety nie na wszystkie odcinki Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wydał wskazania lokalizacyjne, ale jest nadzieja, że w najbliższym czasie to się zmieni. Mamy już wskazania lokalizacyjne wydane na autostradę A-1 od Gdańska do Łodzi, na autostradę A-2 od Świecka też do Łodzi i na całą autostradę A-4 o długości 738 km.

Dokumentem, na podstawie którego rozpoczyna się realizacja autostrady, a przede wszystkim wykup gruntów, jest decyzja o ustaleniu lokalizacji szczegółowej, wydana w oparciu o projekt wstępny. Projekty wstępne zostały już wykonane dla około 1300 km autostrad, natomiast wydanych prawomocnych decyzji o ustaleniu lokalizacji szczegółowych jest na około 800 km. Sądzę, że w ciągu najdalej 2-3 miesięcy będzie to 1200 - 1300 km autostrad. Te decyzje lokalizacyjne są poddawane dosyć szczegółowej analizie w urzędach wojewódzkich. Praktyka pokazała, że

skłoność o wykonanie opracowań zgodnie z procedurą w sumie się Agencji opłacała, bo wszystkie decyzje lokalizacyjne na wszystkich ciągach autostradowych były zakazane do Naczelnego Sądu Administracyjnego, głównie przez Klub Ekologiczny z Krakowa. Rozprawy dotyczyły wszystkich odcinków i na wszystkich Naczelny Sąd Administracyjny potwierdził poprawność postępowania w zakresie przygotowania dokumentów lokalizacyjnych.

Proces uprawomocnienia decyzji spowodował, że z dużym opóźnieniem rozpoczęliśmy nabywanie gruntów. W 1995 roku nie wykorzystaliśmy środków z budżetu, tak samo w 1996 roku. Na początku 1997 roku powstały dopiero warunki ku temu, że mogliśmy rozpocząć nabywanie gruntów i na koniec 1997 roku zostały wykorzystane wszystkie środki, które się dotąd kumulowały. Agencja nabyła do chwili obecnej powyżej 15 tys. nieruchomości dla kilku odcinków autostrad.

To jest ogromna praca wykonywana przy pomocy urzędów wojewódzkich. Prezes Agencji podpisywał porozumienie z wojewodą i to bardzo usprawniło cały proces przygotowania, który różnie przebiega w różnych województwach. Tam, gdzie nam zależy najbardziej na rozpoczęciu robót ta praca nie wygląda najgorzej.

I tak na odcinku Wrocław - Nogawczyce właściwie zakończyliśmy proces nabywania gruntów. Zakupiliśmy tam 770 działek. W najbliższym czasie nabywanie gruntów zostanie zakończone w województwie opolskim (4.700 działek). Skończyliśmy nabywanie gruntów na odcinku Katowice - Kraków, gdzie potrzebne są dodatkowe tereny na place pobierania opłat i miejsca obsługi podróżnych. Nabywamy także grunt na odcinku Świecko - Stryków (364 km - mamy zaawansowanie 70 %). Rozpoczęliśmy nabywanie gruntów na 154-kilometrowym odcinku pomiędzy Gdańskiem i Toruniem na autostradzie A-1.

Jakich się należy spodziewać realizacji w tym roku? Już jest w realizacji odcinek Gliwice - Wrocław. Tam finansowanie jest tradycyjne, a łączna wartość robót wynosi około 450 mln dolarów. W lipcu należy się spodziewać rozpoczęcia realizacji na krótkim odcinku autostrady A-2 pod Poznaniem. Chodzi głównie o obiekty mostowe, na które otrzymaliśmy grant PHARE. W tym roku rozpocząć się powinny roboty na pierwszym, 150-kilometrowym odcinku autostrady Nowy Tomyśl - Komin. Środki finansowe z PHARE otrzymaliśmy także na krótki odcinek autostrady A-4 w Katowicach, pomiędzy węzłem Mikołowska i Batorego. Realizacja zadań na odcinku Sosnica - Katowice nastąpi najpóźniej w przyszłym roku.

Jak wygląda postępowanie przetargowe jeżeli chodzi o koncesje? Muszę powiedzieć, że w systemie koncesyjnym Agencja nie otrzymuje w ogóle środków z budżetu państwa, a więc muszą powstać warunki, w których jakieś grupie kapitałowej opłaci się ubiegać o koncesję, a następnie będzie można autostradę wybudować. Na wszystkie autostrady wykonaliśmy studia ruchu. Są one zrobione według standardów akceptowanych przez banki zachodnie. Tylko wówczas, kiedy suma przychodów zagwarantuje zwrot kapitału, można liczyć na osiągnięcie zysków. Ogłosiliśmy 6 postępowań przetargowych na udzielenie koncesji: 3 na autostradzie A-2

(od Świecka do Łodzi). Przetarg został zakończony, podpisano umowę koncesyjną. W tej chwili należy wykonać plan finansowy. Zakładano w umowie, że do planu finansowego dołączony będzie dodatkowy załącznik jako aneks do istniejącej umowy koncesyjnej.

Dla autostrady A-1 trwa bardzo znużające negocjowanie umowy koncesyjnej z koncesjonariuszem. W tej chwili jest kolejne przesunięcie terminu podpisania umowy koncesyjnej. Kolejną koncesję dla „Stal-Eksportu” udzielono na odcinek Katowice - Kraków, gdzie w najbliższym czasie rozpoczną się roboty związane z wykonywaniem miejsc obsługi podróżnych i stacji pobierania opłat. Jest nadzieja, że jeszcze w tym roku „Stal-Eksport” przejął i przejmuje częściowo koszty eksploatacji tej autostrady, ponieważ zapis umowy mobilizuje do jak najwcześniejszego wykonania zadania. „Stal-Eksport” już pokrywa częściowo, a pod koniec roku w całości, koszty utrzymania autostrady na odcinku Katowice - Kraków.

Rozpoczęto postępowanie przetargowe dla odcinka Wrocław - Katowice, bo tam nie ma koncesjonariusza, który będzie utrzymywał i eksploatował autostradę na całej długości ponad 190 kilometrów. Do jego zadań będzie należało sfinansowanie odcinka Nogowczyce - Sosnica, zorganizowanie finansowania oraz spłata kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego, zaciągniętego na tę inwestycję.

Szczególnie tam, gdzie termin realizacji autostrady jest bardzo bliski następuje zmiana miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Architekci się wielokrotnie do nas zwracali z takim postulatem, ponieważ inaczej wygląda w planie miejscowym autostrada oznaczona dwoma liniami jako rezerwa terenowa, a zupełnie inne impulsy gospodarcze daje wybudowana autostrada. W województwie opolskim opracowano cały wojewódzki plan od nowa, określając strefy rozwojowe, węzłowe i pasmowe tak, ażeby zagospodarowanie przestrzenne związane z zaistnieniem autostrady, jak poprawa parametrów, szczególnie w transporcie samochodowym odbyła się z pożytkiem i w sposób racjonalny. To wszystko jest oczywiście bardzo potrzebne dla opracowań planów miejscowych.

W najbliższym czasie trzeba będzie cały program przejrzeć pod kątem już awizowanych środków pomocowych z Unii Europejskiej. Autostrada A-4 znajduje się bowiem w korytarzu transportowym Unii. Sieć 14 takich korytarzy transportowych zatwierdzono w 1994 roku na konferencji na Krecie. Na tych odcinkach autostrad można spodziewać się dużych środków pomocowych, rzędu co najmniej 25% kosztów budowy. To oznaczałoby lepszą perspektywę, czyli wcześniejsze rozpoczęcie robót.

Program budowy autostrad powinien spowodować zmianę koncepcji realizacji sieci drogowej. Musi nastąpić dostosowanie tej sieci do funkcji, jakie pełni autostrada. Będzie ona przenosić największe strumienie transportowe, bo jest do tego najlepiej przygotowana. Należy się zastanowić jak wzmacniać drogi do nośności jaką będą posiadały autostrady, a więc do 15 kg/t. na oś, a nie zajmować się sprawami zupełnie nieistotnymi. To tak jakbyśmy musieli rozkład jazdy ekspresów dostosować

do linii podmiejskich. Trzeba będzie strategię zarządzania siecią drogową dostosować do normalnie funkcjonującego układu transportowego: najpierw są autostrady, potem drogi krajowe, drogi wojewódzkie (jeśli będą nadal), drogi powiatowe i drogi gminne. I tak powinien system drogowy pracować. Jeżeli się zrobi cokolwiek inaczej, to po prostu będzie źle, niezależnie od tego, kto taki pogląd będzie prezentował.

Jeżeli nie wyczerpałem i nie zadowolilem oczekiwani Państwa, to chętnie udzielię odpowiedzi na pytania.

JAN WIECZORKOWSKI

PRZEWODNICZĄCY OBRAD

Teraz pozwolę sobie powiedzieć kilka słów o Stowarzyszeniu Gmin Małopolski. Nasze Stowarzyszenie skupia gminy z terenu Małopolski, od Przemyśla po Trzebnicę i od Bielska po Tarnobrzeg. Stowarzyszenie w tej chwili liczy 151 gmin. Ostatnią gminą, która przystąpiła do Stowarzyszenia jest Łańcut z przyszłego województwa tarnobrzegskiego. To dowód, że Stowarzyszenie może być dobrym mediatorem w różnych konfliktach i być może będzie też symulowało rozwój przyszłych regionów.

Pozwolę sobie Państwu przypomnieć, że w 1996 roku Stowarzyszenie podjęło rezolucję, w której w części trzeciej jest odniesienie do dzisiejszego tematu, czyli do autostrady A-4. Przeczytam tylko fragment: „konkretnym obszarem współpracy i korzystnym dla Polski i Małopolski powinna być budowa euroautostrad biegnących z północy na południe A-1 i z zachodu na wschód A-4 z Drezna przez Kraków - Lwów do Odessy. Konieczna jest dalsza rozbudowa międzynarodowego lotniska w Krakowie”. Stowarzyszenie nasze zabiega też o budowę szybkiej kolei łączącej Śląsk z Małopolską.

Proszę teraz o zabranie głosu Marka Portykowskiego, dyrektora Departamentu Polityki Regionalnej i Przestrzennej Rządowego Centrum Studiów Strategicznych.

MAREK PORTYKOWSKI

DYREKTOR DEPARTAMENTU POLITYKI REGIONALNEJ I PRZESTRZENNEJ RZĄDOWEGO CENTRUM STUDIÓW STRATEGICZNYCH

W miarę jak prezes Patalas mówił, ja wykreślałem pewne ustępy mojego przemówienia. Bardziej się skupię jednak na polityce przestrzennego zagospodarowania, a mniej na autostradach, chociaż postaram się nawiązać do jednego i drugiego.

Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania jest bowiem podstawowym, a właściwie powinna być podstawowym dokumentem określającym zasady polityki państwa w dziedzinie przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. Obowiązek sporządzenia koncepcji wynika z ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z lipca 1994 roku. Koncepcja w nowym ujęciu nie jest, tak jak kiedyś, nadrzędnym planem przestrzennego zagospodarowania,

wyznaczającym fizyczne rozmieszczenie inwestycji publicznych. Dostarcza natomiast przesłanki do sporządzania programów zawierających zadania rządowe. Prezentowana jest w formie sukcesywnie sporządzanych raportów, których zakres tematyczny, zasięg czasowy i forma mogą być zmienne.

W lipcu ubiegłego roku w Rządowym Centrum opracowano koncepcję polityki przestrzennego zagospodarowania kraju „Polska-2000+”, która po niezbędnych uzupełnieniach i poprawkach powinna być w najbliższym czasie przedstawiona Radzie Ministrów i mamy nadzieję, że dotrze następnie do Sejmu.

Są właściwie dwie wersje tej koncepcji. Jedna licząca kilkaset stron plus kilkadziesiąt map, a druga syntetyczna, składająca się z 70 stron z mapami, która jest dokumentem oficjalnym. Składa się ona z 4 części: pierwsza to podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki przestrzennego zagospodarowania kraju; druga - podstawowe uwarunkowania systemu przestrzennego stabilizującego politykę przestrzennego zagospodarowania kraju; trzecia - problemy strategiczne rozwoju pewnych części kraju (makroregiony); i czwarta - rekomendacje, które powinny być pewnymi zadaniami rządowymi.

Koncepcja opiera się na założeniach dotyczących zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Na ich podstawie formułuje podstawowe cele tej polityki, określa generalne sposoby, instrumenty jej realizacji oraz wyznacza konkretne zadania naczelnym i centralnym organom administracji państwowej do wykonania w najbliższym czasie. Jeżeli chodzi o uwarunkowania zewnętrzne, to wiążą się one z koniecznością sprostania wyzwaniom stojącym przed Polską, którymi są rewolucja informatyczna, globalizacja gospodarcza, ekorozwój i demokracja. Co się tyczy uwarunkowań wewnętrznych, na których opiera się koncepcja, to są one następujące: po pierwsze, względnie zrównowazona sieć osadnicza kraju. Wyjątkami są aglomeracja górnośląska, a także niedorozwój sieci dużych miast we wschodniej i północnej części kraju.

Uwzględniając powyższe zewnętrzne i wewnętrzne uwarunkowania, koncepcja formułuje podstawowe cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, polegające na kształtowaniu struktur przestrzennych tworzących, po pierwsze, warunki dla rozwoju efektywnego gospodarowania, w tym zwłaszcza poprawy innowacyjności, na przykład przez restrukturyzację niektórych gałęzi gospodarki regionu, i po drugie, sprzyjających zaspakajaniu potrzeb społecznych, w tym zapobieganiu narastaniu nadmiernych różnic regionalnych w warunkach życia i poziomu gospodarczego, następnie umożliwiających ochronę wartości przyrodniczych, umożliwiających ochronę wartości kulturowych i zwiększających obronność kraju, odporność na bariery i klęski żywiołowe.

Głównym trendem końca XX wieku jest, jak wiadomo, przechodzenie do gospodarki globalnej. Oznacza to zwiększenie intensywności międzynarodowych powiązań gospodarczych oraz zmiany w układzie przestrzennym światowego rynku i potencjału ekonomicznego. Inaczej mówiąc, głównym wyzwaniem staje się do-

stępność komunikacyjna w bardzo szerokim tego słowa znaczeniu. Zyskują obszary o dobrej dostępności, tracą o dostępności wiejskiej.

Pozwolę sobie na małą dygresję. Brałem udział w pracach OECD dotyczących zdegradowanych terenów miejskich. Zjawisko, które występuje zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych, ale także w Europie Zachodniej w bardzo dużej skali. My tutaj nie mamy takich dużych obszarów, ale prace tej grupy tematycznej były niezwykle interesujące i mogą być pożyteczne nawet dla nas. Okazało się, że są różne metody stymulowania rozwoju obszarów zdegradowanych. Wydaje się na to olbrzymie pieniądze z małym skutkiem, a najlepszą metodą pomagającą pokonać tę degradację jest zwiększenie dostępności. We Francji zdecydowanie zwiększono dostępność obszarów zdegradowanych, o bardzo wysokim poziomie bezrobocia i niskim rozwoju gospodarczym. Skutki były natychmiastowe i radykalne. Atrakcyjność tych obszarów zwiększyła się i to spowodowało ożywienie gospodarcze. We Francji to najlepsze przykłady pokonywania degradacji tylko za pomocą dość prostego środka, aczkolwiek kosztownego, jakim czasami jest zwiększenie dostępności.

W wielu europejskich krajach wysoko rozwiniętych w koncepcjach zagospodarowania przestrzennego występują na ogół tylko trzy elementy, trzy cele. Pierwszym jest wzrost poziomu życia. Drugim jest dostępność, a trzecim zachowanie wartości środowiska przyrodniczego i kulturowego. Chciałem na to zwrócić uwagę, że nawet w krajach, gdzie wydaje się, że już nie ma gdzie dróg budować, to ciągle zwraca się uwagę na zwiększanie dostępności, a teraz, w związku z rozszerzaniem się Unii Europejskiej, zwraca się uwagę na powiązania Europy Zachodniej z krajami, które nie razie kandydują do Unii.

Dwa lata temu jeszcze w Centralnym Urzędzie Planowania Biura Planowania Regionalnego zrobiliśmy takie badanie małych miast, do 10 tysięcy mieszkańców. To już nie jest temat na dzisiaj, ale wyniki były bardzo ciekawe. Otóż wówczas burmistrzowie zapytywani co jest największą przeszkodą w rozwoju tych miast, prawie jednomyślnie mówili, że brak odpowiedniej dostępności komunikacyjnej. Oczywiście Polska jako całość ma bardzo dobre położenie, co stwarza szansę na rozbudowę dróg we wszystkich kierunkach przestrzeni europejskiej, na tworzenie korzystnych warunków lokalizacji przedsiębiorstw, na stworzenie korzystnych warunków wejścia do gospodarki europejskiej, na otwarcie polskich zasobów przyrodniczych i rekreacyjnych dla Europy Zachodniej. Głównie Niemcy mają ochotę wykorzystać zachodnią część Polski dla rekreacji.

Za jeden z najważniejszych czynników intensyfikacji rozwoju społeczno-gospodarczego kraju przyjmuje się integrację polskiego i europejskiego systemu infrastruktury technicznej. Wracam do autostrady A-4. W zasięgu oddziaływania autostrad A-1, A-2 i A-4 znajduje się 70% ludności Polski. Każda autostrada niesie oczywiście pewne zagrożenia, czego wyrazem są różnego rodzaju protesty. Te zagrożenia są albo prawdziwe albo trochę wymyślone. Ale też autostrada daje tym

obszarom, przez które przebiega o wiele większą dostępność, przez co staje się czynnikiem wzrostu gospodarczego. Jest jedna tylko rzecz i bardzo dobrze, że Stowarzyszenie się tym zajmuje. Autostrada stwarza tylko szansę, oczywiście nie na całej długości, a głównie w tych miejscach, do których jest dostęp, a więc w punktach węzłowych, gdzie znajdują się skrzyżowania autostrad i skrzyżowania autostrad z drogami szybkiego ruchu. Jak uczą doświadczenia europejskie i światowe autostrada tylko stwarza możliwości, natomiast o wykorzystaniu tych możliwości decydują jednak ludzie, społeczeństwa czy władze lokalne i bez ich działania po prostu będzie to autostrada, która dzieli i w takim przypadku będzie negatywnie oddziaływać na gospodarkę. Jeżeli natomiast władze potrafią zagospodarować w odpowiedni sposób tereny leżące przy autostradach, potrafią wykorzystać szansę, jaką daje szybki wzrost dostępności tych obszarów, wówczas autostrada staje się elementem wzrostu gospodarczego. W takim przypadku zdecydowanie przeważają wartości pozytywne. A o tym, że tak się na ogół dzieje świadczą ceny terenów, przez które przebiegać mają przyszłe autostrady, które to ceny systematycznie i dosyć lawinowo rosną.

JAN WIECZORKOWSKI

PRZEWODNICZĄCY OBRAD

Dziękujemy panu doktorowi. Wracając do naszego wątku stowarzyszeniowego, chciałem jeszcze Państwa poinformować, że 9 maja 1997 roku spotkały się dwa zarządy: Stowarzyszenia Gmin Małopolski i Związku Gminy Górnego Śląska i Północnych Moraw i oba podjęły wspólną uchwałę. W punkcie 4 mówi ona, że się uzgadnia między obydwoma stowarzyszeniami szczególny tryb współpracy w kwestiach promowania budowy połączeń transportowych między Małopolską i Śląskiem, w tym autostrady A-4 i oczywiście szybkiej kolei. Ta współpraca oczywiście się rozwija. Dzisiaj mamy też przedstawiciela Związku Gmin Górnego Śląska i Północnych Moraw, który pewnie w trakcie dyskusji też zabierze głos.

Jeszcze dwa słowa komentarza do tego, co pan doktor powiedział. Myślę, że ważny jest wątek, który mówi o tym, jak autostrady będą połączone z innymi drogami. Pozwolę sobie zrobić taką dygresję. Wczoraj wieczorem z Podhala próbowałem dojechać do Krakowa. Na wiadukcie w Chabówce korek 40-minutowy. Myślę, że panowie wojewodowie nowosądecki oraz krakowski i panowie posłowie z tych stron powiedzą, co się dzieje z tym mało może znaczącym w skali kraju odcinkiem drogi, ale bardzo dla Małopolski ważnym.

Bardzo prosimy Kazimierza Ferencę, wiceprezesa Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, żeby zabrał głos.

KAZIMIERZ FERENC

WICEPREZES URZĘDU MIESZKALNICTWA I ROZWOJU MIAST

Autostradę można rozważać w wymiarze europejskim, można mówić też o autostradzie w wymiarze regionalnym. Można też mówić o autostradzie w wymiarze lokalnym gminnym, gdyż projektowanie i budowa autostrad pozwala opracować nową strategię rozwoju gmin.

W wymiarze europejskim są to zagrożenia, o których trzeba również powiedzieć. Brak szybkiej decyzji i realizacji sieci autostrad, szczególnie od zachodniej granicy do wschodniej może spowodować obejście naszego kraju przez sieć autostrad realizowanych przez Czechy i Słowację. Jest to realne zagrożenie, możemy nie zdążyć. Trzeba powiedzieć też, że budowa autostrad mieści się w polityce sektorowej państwa. Wolalbym, żebyśmy mówili o polityce globalnej państwa, ale w kategoriach polityki sektorowej, o której tu chcę powiedzieć. Autostrada to dla nas ciągle najlepszy i najszybszy sposób transportu. Ale my traktujemy autostradę jako działanie gospodarcze, które pozwoli zintensyfikować gospodarkę przestrzenną, pozwoli inaczej patrzeć na strategię ochrony środowiska, pozwoli chronić dobra kultury, pozwoli też rozmawiać o uaktywnieniu pewnych obszarów i wzmocnienia potencjału polskiego rolnictwa, pozwoli wreszcie podnieść bezpieczeństwo państwa. To są kategorie, o których przy budowie autostrad nie należy zapomnieć. Jest to nasz obowiązek.

Budowa autostrad przy globalizacji polityki sektorowej, do czego chcemy namawiać, by tak ją rozumieć, pozwala też hierarchizować konflikty. Jest to metoda rozwiązywania konfliktów od poziomu lokalnego po krajowy. Pan prezes mówił o 25 % środków z Unii Europejskiej, które są możliwe do pozyskania. Zmusi nas to do wybudowania tych autostrad ze względu na politykę europejską.

Autostrada to jest też sprawa dostępności i peryferyjności. Dostępność rozumiem jako strefę oddziaływań w ochronie obszarów, gdzie autostrada determinuje szybki rozwój. Peryferyjność, nie chcę, by Państwo rozumieli ją jako degradację, ale mobilizację do budowania innej infrastruktury. Autostrada to również odległość i zagęszczenie. To wygląda na sprzeczność, ale myślę, że odległość to jest zdolność szybkiego przemieszczenia towarów, myśli, idei, infrastruktury, technologii, a zagęszczenie to kategoria, która pozwala spójnie zadziałać w pełnym zakresie oddziaływania autostrady. Myślę, że też autostrada to są dwa pojęcia: szybkość zewnętrzna i wewnętrzna. Szybkość zewnętrzna to jest zdolność poruszania się w obszarze powyżej 500 kilometrów. Szybkość wewnętrzna to jest stworzenie takiej sieci komunikacyjnej poniżej 500 km, by ta szybkość była porównywalna z szybkością zewnętrzną. To są wymogi, o których nie należy zapominać budując autostradę.

Zaryzykuję stwierdzenie, że autostrada niesie za sobą cztery wartości. Są to: przepływ informacji, nie tylko przepływ transportu, ale cały system informacji komunikacyjnych, infrastrukturalnych, telekomunikacyjnych, światłowodowych.

Następna funkcja, o której nie należy zapominać, to według nas jest przepływ ludzi. Państwa, w których mobilność społeczna jest większa, szybciej się rozwijają. Chodzi nie tylko o zwiększone możliwości rozwoju intelektualnego, ale też zdolności przemieszczania się siły roboczej. Przepływ ludności niesie olbrzymi potencjał rozwoju – to jest druga wartość.

Trzecia wartość to jest przepływ towaru, produktu. Bez tego przepływu, szybszego transportu, nie będziemy mieć dostępu do nowych technologii. Myślę, że te warunki stworzą stymulujące mechanizmy rozwoju w obszarze dostępności. W czasie dyskusji tu się pewnie padnie wiele stwierdzeń specjalistów, którzy dokładnie wiedzą, w jakim obszarze autostradę umieścić. Skala oddziaływania tej autostrady na Zachodzie Europy i na świecie, ta skala oddziaływania sieci i korytarzy infrastrukturalnych, nie tylko autostradowych, sięga 200 km i to jest taka skala decyzji nie tylko gospodarczych, ale też i inwestycyjnych.

Myślę, że dyskusja o budowie sieci autostrad jest dobrym przyczynkiem do stwierdzenia, że pozwoli ona zintegrować politykę przestrzenną i gospodarczą. Pozwoli też zintegrować politykę w zakresie obrotu nieruchomościami i pozwoli docenić prawo własności, które jest świętym prawem w Polsce. Myślę, że o tym trzeba sobie powiedzieć wyraźnie, mimo specjalnej ustawy, o której mówił pan prezes Patalas.

Autostrada pozwala zmieniać strukturę demograficzną obszarów, w którym żyjemy. Pozwala zmieniać i uaktywniać tereny zdegradowane. Jedną z barier budowy autostrad w Polsce jest bariera mentalna. My nie jesteśmy gotowi zrozumieć potrzeby budowania autostrad. Stąd tak wiele protestów, które się pojawiają, też w naszym Urzędzie. Nie rozumiemy, że to jest zadanie publiczne państwa, czyli zadanie rządowe. Nie rozumiemy hierarchii ważności zadań publicznych państwa.

Drugą z rodzaju barier to są bariery instytucjonalne. Ja myślę, że te bariery instytucjonalne to jest brak odpowiednich stopni samorządu do realizacji tego zadania, brak możliwości kreowania polityki regionalnej przy tej ilości województw, które bez własnych źródeł finansowych i w za małej skali nie są w stanie prowadzić polityki regionalnej. Jedną z barier instytucjonalnych są podziały specjalne. Państwo wiecie, że oprócz administracji zespolonej rządowej i, daj Boże, samorządowej, która wykonuje zadania własne, istnieje wiele struktur w zakresie podziałów specjalnych, które nie przystają do podziału terytorialnego państwa.

Są też bariery społeczno-polityczne. Część z nich wymieniałem: jest to organizacja sektorowa państwa. Każde z ministerstw prowadzi swoją politykę, często sprzeczną w jakimś zakresie z innymi. To są bariery polityczne: branżowość lub sektorowość polityki. Istnieje niebezpieczeństwo hamowania polityki terytorialnej, która powinna być polityką globalną w skali regionów, powiatów czy gmin. Jest też gra interesów w zakresie dochodów i wydatków.

Przy tych barierach jest parę konieczności. Jedną z nich jest połączenie strategii sektorowych w globalną politykę obszarów. Drugą koniecznością to integracja pla-

nowania przestrzennego z polityką gospodarczą, nadrzędność planowania przestrzennego nad planem strategicznym, potem strategia rozwoju, a potem polityki sektorowej. Następna to jest konieczność stałej współpracy wszystkich szczebli samorządu w planowaniu przestrzennym i uznania nadrzędności koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, rozumianej jako identyfikacji zadań publicznych państwa wraz ze źródłami finansowymi i prawnymi. I wreszcie konieczność krzewienia rozwoju zrównoważonego państwa.

Budowa autostrad ma doprowadzić do zrównoważenia rozwoju kraju. Koncepcja przestrzennego zagospodarowania zakłada, że to zrównoważenie może być szybsze, jeżeli zbudujemy sieć autostrad. Na koniec chcę powiedzieć, że na autostradzie A-4 nie ma jeszcze kawałka wskazania lokalizacyjnego. Wynika to z braku zgodności władz lokalnych co do przebiegu końcówki tej autostrady. Minister Spraw Wewnętrznych musi to jak najszybciej rozwiązać, bo, moim zdaniem, budowa autostrady jest obowiązkiem państwa. Nie jest to obowiązek gminy, ani nawet regionu. Jeżeli tak nie będziemy rozumieć nadrzędności tego celu, to autostrada pójdzie przez Czechy i Słowację. Zachód dostanie się w ten sposób na wielkie rynki zbytu, bo chce się tam dostać jak najszybciej. Jeżeli my się będziemy spierać którejś między Medyką a Korczową ma przejść końcówka autostrady A-4, to popełniamy wielki błąd.

Taki sam błąd na autostradzie A-4 dotyczy obwodnicy wrocławskiej, ale myślę, że tam możliwość tranzytu jest poza sporem o samą autostradę. Mówię to ze szczególną mocą, gdyż Urząd Mieszkalnictwa od niedawna jest drugą instancją w sprawach ustalania lokalizacji autostrad płatnych w Polsce. Powiem tylko o konfliktach, które się ujawniły. Te konflikty mają trzy przyczyny. Są konflikty lokalne, konflikty ekologiczne i dotyczące lokalizacji węzłów. Nasz Urząd wydał już 7 decyzji jako organ II instancji. W tej chwili czekają u nas 4 decyzje i myślę, że w ciągu miesiąca zostaną wydane.

JAN WIECZORKOWSKI

PRZEWODNICZĄCY OBRAD

Chciałem na marginesie powiedzieć o tym, że Stowarzyszenie Gmin Małopolski jest członkiem Federacji i Stowarzyszeń Gmin Polskich. W tej organizacji zrzeszony jest też Związek Gmin Polskich, który sygnalizuje problem autostrad A-1 i A-3. Są one ważne, zdaniem kolegów z nad morza, z tego powodu, że bez tych autostrad nasze porty mogą tracić zamówienia. Po prostu nikt nie będzie przeladowywał tam towarów, które mogłyby jechać na południe Europy, a cały transport przejmie port w Hamburgu albo inne porty w Zachodniej Europie. Ten problem był poruszany kilkakrotnie na forum Federacji.

Pragnę przywitać pana ministra Kazimierza Barczyka, przewodniczącego Stowarzyszenia Gmin Małopolski, będącego też gospodarzem dzisiejszego spotkania.

KAZIMIERZ BARCZYK

PRZEWODNICZĄCY STOWARZYSZENIA GMIN MAŁOPOLSKI

Chciałem poinformować, że pan minister Eugeniusz Morawski jedzie już do nas ze Śląska. Ta konferencja ma charakter merytoryczny, kameralny. Panowie wojewodowie i prezydenci miast, przedstawiciele dużych sejmików wojewódzkich są kluczowymi postaciami dla tego tematu. Przedstawiciele urzędów, które przybyły dzisiaj na to spotkanie mogą być ważnymi współuczestnikami pilotowania i promowania tego programu.

Teraz prosimy pana posła Józefa Dąbrowskiego, przewodniczącego Sejmowej Komisji Transportu i Łączności o zabranie głosu, bo bez Sejmu, bez parlamentu, bez Sejmowej Komisji i poparcia przewodniczącego dla tak ważnej sprawy, to byłby to zamysł ulomny.

JÓZEF DĄBROWSKI

PRZEWODNICZĄCY SEJMOWEJ KOMISJI TRANSPORTU I ŁĄCZNOŚCI

Chciałbym podziękować za zaproszenie skierowane do mnie na to właśnie spotkanie, bo temat już dojrzał do rozstrzygnięć naprawdę istotnych i definitywnych. Dzięki temu, co zaszło od 1989 roku, za co dziękujemy wszystkim tym, którzy się do tego przysłużyli i opatrności, możemy w wolnym kraju w zupełnie inny sposób rozwijać naszą gospodarkę, a szczególnie transport drogowy. Rozwój ten wyraża się przede wszystkim ogromnym wzrostem liczby pojazdów na drogach, szczególnie w ruchu osobowym. Jest to około pół miliona aut rocznie. Wzrost liczby samochodów ciężarowych i przewożonych ładunków trafił na mizerną infrastrukturę transportową, której wydolność wyczerpała się w krótkim czasie. Dzisiaj można powiedzieć, że na ołtarzu motoryzacji składamy corocznie ponad 7 tysięcy istnień ludzkich. Jak pamiętam dyskusja nigdy nie była o tym, czy budować autostrady czy nie budować. Ten problem w zasadzie dla każdego jest oczywisty. Pytanie sprowadzało się ciągle do pieniędzy, do sposobu finansowania i wszelkie programy budowy autostrad, które były przygotowane do 1993 roku w dużej mierze bazowały na środkach budżetu państwa przy ewentualnym wsparciu kredytowym.

Zmieniło się to w październiku 1994 roku, kiedy uchwalono ustawę o autostradach płatnych. Budżet nie ma pieniędzy, potrzeby są, w związku z czym przyjmujemy zasadę, że autostrady w Polsce będą powstawały w oparciu o środki prywatne. Zapisy ustawowe gwarantowały wsparcie ze strony państwa w pozyskiwaniu nieruchomości pod budowę autostrad i przygotowaniu inwestycji. Okazuje się, że od dnia uchwalenia ustawy do dziś nie wybudowano w systemie koncesyjnym w zasadzie ani jednego kilometra autostrady. To jest sytuacja, którą mamy dzisiaj, kiedy przystępujemy do rozmowy o tym, co zrobić z autostradą A-4. Przy końcu 1997 roku podpisano dwie umowy koncesyjne na budowę odcinków autostrady A-1 i A-2. Do dziś nie podpisano jednak umów z koncesjonariuszami z powodu, jak podają różne anonse prasowe, między innymi trudności „zamknięć” finansowych. Być może nie

podpisano również i dlatego, że nie zostały wykupione wszystkie nieruchomości, które są niezbędne dla przekazania ich koncesjonariuszowi.

W styczniu 1998 roku, kiedy była bardzo ostra debata w Sejmie na temat budżetu, na temat tego, że Komisja Finansów Publicznych zdjęła z budżetu dość znaczną kwotę przeznaczoną na ewentualny wykup nieruchomości, do Komisji Budżetu i Finansów Publicznych wpłynęło wystąpienie Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, gdzie zostały wymienione różnego rodzaju nieruchomości, które powinny być przejęte do 30 maja tego roku. Jest tam wymienionych kilkanaście pozycji, to znaczy kilka pozycji w stosunku do różnych odcinków. I tak na przykład dla autostrady A-4 na odcinku Wrocław - Gliwice należy pozyskać 3.898 działek. Odcinek Katowice - Kraków 717 działek, odcinek Kochłowska - Batorego 275 działek, odcinek obwodowy Krakowa - 600 działek. Przewidywany termin zamknięcia finansowego na 30 czerwca obliguje Agencję do wykupu gruntu do 30 maja. Na miesiąc przed upływem tego terminu warto by się dowiedzieć, jaki jest stan zaawansowania wykupu.

Dla mnie najistotniejsze jest to, że od początku tego roku coraz częściej w prasie pojawiają się informacje o próbach negocjacji w sprawie uruchomienia jakiegoś mechanizmu wsparcia finansowego dla koncesjonariuszy po wybudowaniu autostrady i po stwierdzeniu mniejszego, niż projektowane, natężenia ruchu. Jest to zagadnienie o tyle interesujące, że w tym momencie zmienia sposób działania ustawy o autostradach płatnych i próbuje może nie bezpośrednio, ale pośrednio, zaangażować w to budżet państwa. To zmienia zupełnie patrzenie na ten cały problem, bo jeśli byłoby prawdą, że budżet państwa musi w dość znaczny sposób zaangażować swoje środki w budowę autostrad, wtedy zmieniamy w ogóle podejście do tego zagadnienia. Skoro do tej pory było tak, że autostrady budujemy bez środków budżetowych, więc można powiedzieć, że jest to ryzyko koncesjonariusza i budżet państwa partycypuje w tym o tyle, o ile te zobowiązania wynikają z ustawy.

Kiedy słuchałem wystąpienia prezesa Urzędu Mieszkalnictwa, z całą satysfakcją usłyszałem, że państwo jest odpowiedzialne za realizację zadań publicznych i zrównowagony rozwój. Kiedy zaczynamy o autostradach mówić również w kontekście budżetu państwa, to ten element, nabiera znaczenia, gdyż pojawiają się natychmiast inne gałęzie transportu, które wspomagają funkcjonowanie państwa. Można wymienić przynajmniej trzy dziedziny, które w czasie siedmiu miesięcy sprawowania przeze mnie funkcji przewodniczącego Komisji Transportu należy uwzględnić w następnej ustawie budżetowej. Jest to lotnictwo, szczególnie regionalne. Wnioski o popieranie takich czy innych inicjatyw w tym względzie są najczęściej pojawiającymi się w tej chwili w Komisji Transportu. Druga sprawa to żegluga śródlądowa. Powódź zeszłoroczna dała nam dobrze w skórę, a jednocześnie pokazała, że zaniedbania w przystosowaniu dróg wodnych do pełnienia funkcji transportowych, dzisiaj wracają po raz kolejny jako pilny problem do rozwiązania.

Wymienię jeszcze sprawy kolei, które w tych korytarzach transportowych, o jakich była mowa, również są przedmiotem umów międzynarodowych państwa. Dzisiaj, kiedy dyskutujemy na temat zmiany systemu zarządzania państwem, zmiany struktur organizacyjnych, podporządkowania poszczególnych elementów infrastruktury czy to centrum, czy regionowi, czy nizej, ten problem musi zostać w sposób istotny i jednoznaczny rozwiązany. Nie wiem na ile są prawdziwe informacje, które dotarły do mnie jeszcze dzisiaj rano, że w czasie posiedzenia sejmowej komisji nadzwyczajnej poświęconej ustawom kompetencyjnym próbuje się całą infrastrukturę transportową i drogową przekazać na poziom regionów. Myślę, że byłoby to rozwiązanie ze wszech miar niekorzystne, gdyż podważa ono funkcję integracyjną państwa.

To, co zasygnalizowałem, jest bardzo istotnym elementem dla autostrady A-4, bo skoro dla autostrady A-4 nie mamy wybranego koncesjonariusza, to problem finansowania autostrady A-4 staje zupełnie inaczej, niż w przypadku projektowanych autostrady A-1, czy A-2. W fachowym periodyku „Autostrada” można przeczytać informację o tym, że dla autostrady A-2 przeprowadzane kilka lat wcześniej prognozy ruchu nie spełniają warunków ekonomicznych. Chciałbym mieć dzisiaj pewność, jak prognozy ruchu przedstawione w opracowaniu Agencji Budowy Autostrad mają się do rzeczywistości, bo prognoza wygląda bardzo dobrze. Nie wiem tylko, czy jest to wystarczający argument dla potencjalnego koncesjonariusza, który chciałby zaangażować swoje środki. Bez odpowiedzi na te pytania wszystkie informacje, które tutaj słyszeliśmy, są bardzo ciekawe, mogą wzbogacić naszą wiedzę, ale nie są to informacje na podstawie których można będzie w sposób jednoznaczny powiedzieć, że angażujemy się w budowę autostrady A-4 dlatego, że ona ma swoje uzasadnienie pod względem natężenia ruchu i są koncesjonariusze, którzy chcą zainwestować, zaryzykować swoje środki, mając pewność odzyskania ich z powrotem. Ale oceniając dzisiaj realne możliwości tego, co się w Polsce dzieje, może musimy powiedzieć: Komisja Transportu powinna w jak najszybszym czasie podjąć inicjatywę nowelizacji ustawy o autostradach płatnych, zezwalającą na wprowadzenie mechanizmów wsparcia ze strony państwa przy budowie autostrad. To jest decyzja polityczna, która musi zapaść. Czy będzie to wniosek z dzisiejszej konferencji? Myślę że tak, że takie zapytanie w stosunku do rządu i do parlamentu powinno po dzisiejszej naradzie wpłynąć, bo jest to decyzja systemowa. Jeśli mechanizm wsparcia uruchamiamy, w związku z czym sposób postępowania jest inny. Jeśli go nie uruchamiamy sprawa wyboru koncesjonariusza dla autostrady A-4 jest rzeczą podstawową.

Pan prezes Patalas poruszał dyskusyjną od jakiegoś czasu sprawę dróg alternatywnych, konkurencyjnych w stosunku dla autostrady. Jest rzeczą oczywistą, że każdy koncesjonariusz chciałby, żeby w jak najszerszym promieniu od autostrad nie było żadnej drogi, bo wtedy wiadomo, że to co wjedzie musi przejechać autostradą, ponieważ nie ma innej możliwości. Jest to jednak sprzeczne z zasadą organizacji i funkcjonowania systemu transportowego, bo nie może być sytuacji takiej, że nie

ma dróg równoległych, po których można się przemieszczać i przewoźnicy będą zmuszani do tego, żeby korzystać z autostrad. Wokół tego dyskusja coraz bardziej narasta, ale sądzę, że będzie to również jeden z kluczowych tematów i jedna z kluczowych decyzji przy rozstrzygnięciach odnośnie autostrady A-4. Bo jeśli prawdą jest to, że w koncesji zawarta jest gwarancja dla koncesjonariusza, że pas 150 km wokół autostrady, czyli 75 po jednej i 75 po drugiej stronie będzie pasem eliminującym możliwość konkurencji, wtedy dla autostrady A-4 będzie to szczególnie istotne. Można powiedzieć, że praktycznie do granicy nie będziemy mogli tworzyć dróg alternatywnych i 75 km na północ również.

Odwołując się do mojego zawodu kolejarza mogę powiedzieć, że się cieszę z tego pomysłu dlatego, że jest to idealny sposób na przeniesienie całości ruchu na kolej. Ale czy to jest akurat najlepszy sposób? Myślę, że chyba nie. Dlatego stawiam te pytania, bo wydają się mi one najistotniejsze w dyskusji o szansach autostrady A-4. Abstrahuję już od tak oczywistych rzeczy jak dokończenie obwodnicy Krakowa, bo to jest poniekąd tak, jak udzielenie koncesji na autostradę A-2 do Strykowa, która się praktycznie kończy w polu, i tak nie bardzo wiem dlaczego akurat proces koncesyjny objął ten odcinek, a nie kończący się w jakimś innym rozsądnym miejscu.

Jest oczywiście wiele problemów, które się przy tej okazji tej krakowskiej obwodnicy pojawiają. Byłem interpelowany na różne sposoby przez ekologów i różnych inicjatorów obrony Krakowa przed zagrożeniami wynikającymi z budowy z autostrady A-4 i trudno nie podzielać pewnych wątpliwości, że jeśli się prowadzi autostradę A-4 przez Uzdrowisko Swoszowice, to jest pytanie, czy to jest rzeczywiście najszcześniejsza lokalizacja. Ale w niektóre sprawy zabrnęliśmy już tak daleko, że powstaje wątpliwość czy można i warto się z nich wycofywać. To oczywiście kieruje pod adresem specjalistów, niemniej jednak wniosek o zamknięcie układu komunikacyjnego obwodnicą północną wydaje się na miejscu.

PREZENTACJE PROBLEMU GŁOSY W DYSKUSJI

KAZIMIERZ BARCZYK

PRZEWODNICZĄCY STOWARZYSZENIA GMIN MAŁOPOLSKI

Powiem kilka słów w imieniu Stowarzyszenia Gmin Małopolskich, który skierował do Państwa zaproszenie do dyskusji pod hasłem: "Tak dla autostrady A-4". Jak wynika z informacji pana prezesa Patalasa, gdzieś tam za kilkanaście lat, zdarzy się coś pozytywnego dla autostrady A-4. A Polska południowa, od granicy z Niemcami po granicę z Ukrainą to jednak podstawa piramidy. Tu jest skoncentrowana ogromna część kapitału ludzkiego, finansowego i przemysłowego Polski.

Przecież tutaj, w odległości 100 km od Katowic w jedną stronę i od Krakowa w drugą, mieszka ok. 10 mln ludzi. Tu jest produkowana 1/3 produktu krajowego brutto. Jeżeli my ten obszar potraktujemy jako mało istotny, mało ważny, jako teren, który nie będzie miał swojego miejsca w programach rozwoju kraju, to można powiedzieć, że jako mieszkańcy kraju, jako parlamentarzyści, wojewodowie, czy przedstawiciele samorządów, sejmików, gmin dużych, małych i średnich, nie dopełnimy obowiązku zwrócenia na tę sprawę uwagi opinii publicznej, jak również uwagi wszystkich ośrodków, które mogą i powinny dopełnić stosownych prac przygotowawczych.

Bo przecież nie chodzi o wielką daninę, o wielką koncesję na rzecz Polski południowej, coś co byłoby wyjątkiem. To jest uznanie, że ten rozwinięty, zasobny i ważny strategicznie obszar kraju może i powinien być odpowiednio potraktowany w zestawieniu z innymi obszarami Rzeczypospolitej. Takie są głosy samorządowców, którzy zadają sobie pytanie o to, co od nich zależy, a co zależy od władz centralnych.

Autostrada A-1 ma koncesjonariusza z siedzibą w Gdańsku, który ma rozpocząć od tamtego końca Polski budowę tej ważnej trasy. Autostrada A-2 ma koncesjonariusza w Wielkopolsce, który też ma podjąć prace. Natomiast A-4 nie ma konce-

sjonariusza, a do eksploatacji, jako pierwszy odcinek odpłatny w Polsce, wskazany został odcinek między Katowicami i Krakowem. W porządku. Ale ktoś ma zbierać pieniądze tylko za to, że powstał pewien odcinek autostrady. Mówię przejęskrawiając, bo takie są głosy środowisk samorządowych.

Mamy więc poważne zaniechanie, które trzeba wyrównać. Powinien się znaleźć koncesjonariusz czy koncesjonariusze dla autostrady A-4. Może, dwóch poza tym, który ma zbierać pieniądze z pierwszego płatnego odcinka. Jeden, który będzie pilotował odcinek od Krakowa do granicy z Ukrainą, a drugi - od Katowic do granicy z Niemcami. Może mógłby być nawet jeden.

Po pierwsze, jest wołanie o koncesjonariusza, po to, żeby dopełnić wszystkich wymogów. Władze wojewódzkie, samorządowe, centralne powinny zrobić wszystko w tej sprawie. Samorządy o to proszą, Stowarzyszenie Gmin Małopolskich o to prosi, apeluje do parlamentarzystów, żeby w tej sprawie powstała stosowna presja, nacisk, apele. Pojawia się teraz pytanie świeże i nowe. Potencjalni koncesjonariusze twierdzą: my nie jesteśmy w stanie wybudować autostrad w ramach własnego, komercyjnego przedsięwzięcia. Mówią, że trzeba im dać albo 50 % ze Skarbu Państwa, albo gwarancje Skarbu Państwa, albo coś więcej, bo koszt wzrasta kilkakrotnie w stosunku do planowanego. Czyli, że autostrada A-4 nie ma koncesjonariusza, który by się znalazł, gdyby spełnić te warunki.

Będzie wielka operacja wyciągania pieniędzy z budżetu państwa. I w związku z tym to już nie jest nieroztropność, to już jest głupota Małopolski, Śląska, Polski Południowej, ponieważ nie dokonano wyłonienia firmy, która by taką koncesję dostała. Jesteśmy więc w podwójnym niedoczasy. Przewidywane są duże środki budżetu państwa, a perspektywa dla A-4 się dalej opóźnia. Ważna jest A-1, ważna również dla Południowej Polski, bo łączy Skandynawię w układzie 9 tras europejskich, które zostały zapisane w Konwencji przyjętej na Krecie kilka lat temu. Stowarzyszenie Gmin Małopolski i Związek Gmin Górnego Śląska, których przedstawiciele tutaj są, występowały o to, żeby te trasy były umieszczone w układzie tras transeuropejskich. Ale trasa A-2 może być wybudowana ze względów geopolitycznych, bo łączy Paryż i Berlin z Moskwą, i wielkie środki od biznesu europejskiego i światowego na ten cel zapewne się pojawią.

Powstaje pytanie na ile, tamta trasa tych środków nie zajmie. Koledzy z A-1 z Gdańska są głośni i aktywni, w związku z tym, być może, że i w tej sprawie wszystko się zakończy po ich myśli. Jeśli idzie o względy ekonomiczne, to odcinek Kraków - Tarnów należy, według danych, do najbardziej atrakcyjnych w Polsce. Paręnaście tysięcy samochodów, a odcinek ten wraz z całą właściwie autostradą jest przewidywany do realizacji na późny początek III tysiąclecia. W związku z tym przekroczenie Wisły w tę stronę jest prawie niemożliwe.

Rozumiem, że w poprzednich czterech latach Kraków miał duże problemy z koalicją SLD-PSL, za którą krakowianie nie przepadali. Dlatego uznano, że Kraków jako światowy wyjątek musi mieć płatną obwodnicę. Jest zasadą, że obwodnice

w dużych miastach są częścią przedsięwzięcia wewnątrzmięjskiego i na rogatkach, z jednej i z drugiej strony, ustawia się kasy dla tych, którzy jadą dalej. To jest do wyrównania.

W przypadku autostrady A-4 są ważne argumenty. Nie tylko to, że tak duża część produktu krajowego brutto tutaj jest wytwarzana, ale również strategiczna relacja z Ukrainą. Polska wstępuje do NATO, a z Niemiec i Europy Zachodniej do niepodległej Ukrainy droga wiedzie tylko przez Polskę. Droga bezpieczna w ramach tego samego układu bezpieczeństwa.

Natomiast Słowacja, która przegrała zabiegi o NATO i Unię Europejską pragnie przejąć ten ruch tranzytowy. Trzeba uwzględnić, czym ta droga jest dla Ukrainy, która staje przed alternatywą: albo współpraca z Polską i Zachodem albo uleganie z powrotem wpływowi Rosji. Ukraina już buduje swoją autostradę od własnej granicy, czym czyni znaczący gest. Nie podejmowanie i nie pozyskiwanie przez Polskę ewentualnych środków z Zachodu, nie przedstawianie ewentualnych gwarancji rządowych dla takiej autostrady jest grzechem zaniechania. Bo może się okazać, że Czesi i Słowacy wybudują drogę łączącą Zachód z Ukrainą przez swoje terytorium, a my, mając korzystne położenie nie wykorzystamy dla Małopolski, dla Śląska, dla Polski Południowej, tych swoich pięciu minut.

To będzie skandaliczne, to będzie niedopuszczalne. A to przecież stara trasa, która w XVI wieku była jedną z głównych w Europie. Przynosiła dochód i bogactwo. 10-milionowa aglomeracja skoncentrowana wokół Katowic i Krakowa, to jest wielkie, ważne miejsce dla inwestycji, dla rozwoju. Autostrady, jeśli nie będzie specjalnych stref ekonomicznych będą zamierać, albo nie będą się rozbudowywać. Jeżeli chcemy utworzyć z Krakowa i Katowic wspólne, ważne centrum promieniujące na Wschód i Zachód, musimy w tej sprawie podjąć ostre działania.

Parlamentarzyści powinni wesprzeć te działania, upominać się o podstawowe decyzje umożliwiające dalsze prace w wariancie komercyjnym albo w systemie mieszanym, o ile taki zostanie przyjęty w Polsce.

A więc jest do wszystkich prośba o podjęcie niezbędnych działań. Proponujemy żeby powołać kilkusobowy zespół spośród parlamentarzystów, który by podejmował dalsze działania przygotowawcze.

Proponujemy również jako Stowarzyszenie Gmin Małopolski, żeby konferencje, może bardziej kameralne, może w tej pół otwartej formie, odbywały się co pół roku po to, żebyśmy informowali się wzajemnie oraz opinię publiczną Polski południowej o tym, co w tej sprawie się dzieje. Bez stałego monitoringu, z udziałem prezydentów dużych miast na trasie A-4, wojewodów obecnych i przyszłych województw spośród wielkiej dwunastki, sejmików, marszałków sejmików, bez naszych organizacji regionalnych, Związków i Stowarzyszeń Gmin, Związku Gmin Górnego Śląska, Stowarzyszenia Gmin Małopolski, nie będzie koniecznych efektów.

ZBIGNIEW SIECZKOŚ

WOJEWODA RZESZOWSKI

Lobbying na rzecz autostrady A-4 jest niezbędny i jestem bardzo usatysfakcjonowany tą inicjatywą. Deklaruję wszechstronne poparcie na tyle, na ile to poparcie może być skuteczne.

Widzę potrzebę takiego lobbyngu, choćby po to, żeby zaprzeczyć tej powszechnej postawie wobec Małopolski. Małopolska jest karana za swoją prawomyślność. I nie chciałbym, aby tylko Kraków tak myślał. Rzeszów też tak myśli.

Chcę zapytać wszystkich, a przede wszystkim decydentów, czy koncepcja budowy autostrad jest spójna i na ile gwarantuje ona realizację tej autostrady w sposób kompleksowy. Bo, moim zdaniem, jest zasadnicza sprzeczność. Słusznie mówimy o tym, że powinniśmy realizować koncepcję zrównoważonego rozwoju. W tym kontekście nie wyobrażam sobie budowy autostrady. Bo komercyjnie się to nie będzie opłacać. W województwie przemyskim, w Przemyślu, na granicy państwa natężenie ruchu jest zerowe. Wystarczy decyzją administracyjną zamknąć granice Rzeczypospolitej i odpada podstawowe kryterium. A zatem musi się coś zmienić. Nie wyobrażam sobie też, aby w tej Polsce B poważny kapitał zechciał ryzykować środki, których zwrot nie jest mu gwarantowany. A więc skuteczna interwencja państwa w tym przypadku jest niezbędna. Oczekuję zatem, że państwo uwzględni te racje w koncepcji budowy autostrad. Nie może być tak, że pewne fragmenty autostrady będą budowane, a inne z góry skazane są na niepowodzenie, choćby z tych dwóch powodów, o których przed chwilą powiedziałem.

Pytam także publicznie, czy państwo polskie ma koncepcję strategiczną, o której mówił tutaj pan minister Barczyk. Jak i na ile zaawansowane są rozmowy z Ukrainą. Niedawno miałem przyjemność otwierać przejście w Korczowej na granicy z Ukrainą. I wierzę mi Państwo, Ukraińcy budują tam autostradę. Dołączam się do tego dramatycznego apelu, bo jeśli my nie damy im sygnału, że chcemy dołączyć, połączyć te dwie nitki autostrady od Odessy do Berlina, wykorzystają Słowacja, Czechy i Rumunia. I staniami się zaściankiem Europy.

A więc należałoby bardzo wyraźnie powiedzieć, czy Polsce zależy, aby autostrada A-4 wiodła przez Korczową, Lwów, Kijów aż do Odessy. Myślę jednak, że zależy. Popieram zatem apel o powołanie zespołu roboczego, który zająłby się lobbyowaniem na rzecz autostrady i wspieraniem tego pomysłu. Ze swej strony deklaruje pomoc.

PAN EDWARD SZCZERBIEN

BURMISTRZ MIASTA NOWOGRODZIEC W JELENIOGÓRSKIM

Reprezentuję jednocześnie euroregion Nysa oraz Związek Gmin „Kwisa”, dieściciu gmin leżących na rzece Pisą, gdzie jesteśmy żywotnie zainteresowani autostradą A-4. Chciałem powiedzieć jakie gminy na naszym terenie podejmują działa-

nia związane z przygotowaniem budowy tej autostrady. Otóż moja gmina opracowała plan zagospodarowania przestrzennego w oparciu o materiały, które mówiły o powstaniu 17-kilometrowego odcinka autostrady biegnącej przez moją gminę, od Zgorzelca do Krzyżowej.

Sięgnęliśmy przy okazji do źródeł. Poszukaliśmy ludzi, którzy urodzili się w gminie Nowogrodzic i znaczą coś w świecie. Oprócz tego dotarliśmy do materiałów z lat 1936-39, mówiących o przebiegu autostrady na tym odcinku i przebiegu dróg lokalnych będących w zasięgu tej autostrady. I od 3 lat dokładnie budujemy rocznie po ok. 15 km, pięknych, utwardzonych dróg, które bezpośrednio będą obsługiwały węzeł autostradowy Godzieszów.

Mam przyjaciela, który w Stanach Zjednoczonych, w stanach Nowy Jork, Indiana i Kalifornia, prowadzi dla mojej gminy działania mające na celu ściągnięcie inwestorów. Kiedy trzy lata temu odwiedził mnie rozmawialiśmy na temat autostrady, rozmawialiśmy na temat możliwości zainwestowania, widzieliśmy pewne kłopoty. Teraz przylatuje do mnie na cztery dni w związku z tą sprawą znowu. I ja jestem w tym samym punkcie. Natomiast pan Lachman z USA, który reprezentuje dość dużą firmę szukającą miejsca pod inwestycje będzie musiał zadowolnić się tym moim powiedzeniem, że to jeszcze gdzieś tam kiedyś nastąpi. Jest niezbędny czas ku temu, żeby wreszcie te działania rozpocząć. Tak jak wcześniej była o tym mowa nasi sąsiedzi nie próżnują i również pan Lachman w rozmowie telefonicznej stwierdził, że bardzo jest zainteresowany Czechami. Stąd to połączenie południowe jest dość poważnie rozpatrywane. Na naszym terenie jesteśmy przygotowani również na szczeblu województwa. Jest tutaj pan Roman marszałek sejmiku samorządowego, który te słowa może potwierdzić. I panie ministrze, panowie parlamentarzyści - czekamy na konkretne, jasne decyzje.

ANDRZEJ SZYMKOWIAK

ZASTĘPCACH DYREKTORA WYDZIAŁU INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ I KOMUNIKACJI
URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO W LEGNICY

Przyjechałem tutaj w zastępstwie naszego wojewody Wiesława Sagana. Województwo małe, 1,4 % powierzchni kraju, ale z nie mniejszymi problemami niż gdzie indziej. W województwie legnickim jest przede wszystkim miedź, która już jest w tej chwili u szczytu swojego wydobycia i to wydobycie powoli będzie spadać. Przed województwem legnickim stoi zatem problem restrukturyzacji przemysłu i w związku z tym podejmowaliśmy różnego typu działania, między innymi związane z układem komunikacyjnym województwa.

Studium zagospodarowania przestrzennego województwa, które jest już praktycznie gotowe opiera się o dwie autostrady: A-3 północ-południe i A-4 wschód-zachód. Są one kośćcem całego układu komunikacyjnego, ale wokół są także drogi dojazdowe do autostrad i drogi alternatywne.

Bardzo się cieszę, że zaczyna się coraz więcej mówić o drogach alternatywnych dlatego, że jesteśmy jednym z województw, gdzie już istnieje autostrada. Nie mamy w tej chwili problemu z lokalizacją, z wyborem wariantów. Mamy tylko problemy z ustaleniem, który węzeł jest ważniejszy i w tej chwili, po konsultacjach, wojewoda ma na biurku decyzję lokalizacyjną, którą najprawdopodobniej jutro podpisze. Dlaczego mówimy o drogach alternatywnych? Dlatego, że u nas z tej autostrady, która będzie autostradą płatną, część ruchu zejdzie na drogi, obecnie do niej równoległe. Oczywiście najważniejsze jest przejście dróg alternatywnych przez Legnicę, 100 tysięczne miasto, które nie ma żadnej obwodnicy i w tej chwili ruch północ-południe i wschód-zachód krzyżuje się w samym centrum miasta.

Z tego powodu zwracaliśmy już kilkakrotnie uwagę, że program budowy autostrad nie może się opierać tylko i wyłącznie o same autostrady, ale także musi uwzględniać rozwój dróg alternatywnych.

Na naszej autostradzie mieliśmy do tej pory najwięcej wypadków w całym województwie legnickim. Rocznie w województwie legnickim ginie ponad 100 osób, a ponad półtora tysiąca odnosi rany. Z tego też powodu uważamy, że autostrada A-4 powinna być jak najszybciej realizowana i w pełni popieram wnioski, które padają, aby powiązać budowę autostrady nie tylko z funduszami koncesjonariuszy, ale także zaangażować budżet państwa.

FERDYNAND MORSKI

DYREKTOR BIURA ZWIĄZKU GMIN GÓRNEGO ŚLĄSKA

My w Związku Gmin Górnego Śląska nie reprezentujemy ograniczonego regionalizmu, który jest całkowicie zamknięty na potrzeby innych regionów, innych części kraju. Chciałbym jednak zwrócić Państwa uwagę na pewne fakty zawarte na stronie 5 tekstu, który przedstawił pan prezes Patalas, w tabeli zamieszczonej w górnej części tej strony, między punktem 3 i 4. Jest to różnica ukończenia odcinka autostrady A-4, Nogawczyce - obecne województwo opolskie, Sośnica - to jest część Gliwic i następnie budowa odcinka Sośnica - Katowice. Te liczby są dramatyczne. My na Śląsku nie przesadzamy. W tej chwili drogi aglomeracji katowickiej przenoszą ogromne potoki ruchu, nie tylko pasażerskiego, ale w ogromnym stopniu towarowego. Jest ona, podobnie jak dzisiaj Kraków, już totalnie zapchana. Ten ogromny ruch międzynarodowy przetacza się przez całe centrum Gliwic stwarzając ogromne niebezpieczeństwo dla centrum miasta. Można sobie wyobrazić, co tam może się dziać. Cały ten odcinek między Gliwicami i Katowicami przebiega przez wybudowaną w XIX wieku drogę Gliwice - fragment Mikołowa, potem już na odcinku Mikołów - Katowice jest znacznie lepiej. Tam w obu kierunkach jest tylko po jednym paśmie. Co się stanie na tej już ukończonej autostradzie w IV kwartale roku 2002, na odcinku Nogawczyce - Sośnica. Chciałbym prosić szczególnie pana prezesa Patalasa, jak również innych przedmówców o odpowiedź, jak wyobrazają sobie rozwiązanie tej sytuacji.

A drugie pytanie dotyczy środków, ponieważ środki te, jak rozumiem, są dość enigmatyczne, czyli z PHARE i budżetu państwa. W jakim zakresie przewidujecie rozwiązanie tego problemu? Chciałbym też zwrócić uwagę na stwierdzenie, z którym oczywiście się całkowicie zgadzam, ze str. 4 tekstu przygotowanego przez Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, gdzie mówi się o obciążeniu infrastruktury transportowej i komunalnej Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.

Oto konkluzja. W aktualnym kształcie województwa katowickiego mamy do czynienia z dwoma aglomeracjami miejskimi. Aglomeracja katowicka jest największą w tej chwili w Polsce, jedną z największych w Europie Środkowej. To jest ponad 2,5 mln ludzi, a następne 700 tys. mieszka w aglomeracji rybnickiej. W związku z tym mam pytanie: Jakie kryteria decydowały o tym, że odcinek Sośnica i Katowice zostanie oddany dopiero w IV kwartale 2004 roku?

PRZEDSTAWICIEL SEJMIKU RZESZOWSKIEGO

W toku bieżącej kadencji Sejmik nasz podejmował kilkakrotnie tematykę stanu dróg w naszym województwie oraz kwestie finansowe związanych z budową dróg, ich modernizacją i remontami. Kierowaliśmy do parlamentu i administracji rządowej wszystkich szczebli wnioski wypływające z analizy rzeczywistej sytuacji w tym zakresie. Zgłaszaliśmy konkretne i realne inicjatywy. Kolejne zmiany legislacyjne pozwalały nam na stwierdzenie, że wśród innych, propozycje rzeszowskich samorządowców w pewnej mierze zostały dostrzeżone. Nie zmienia to niestety faktu, że nadal w naszym województwie zaledwie ok. 15 % dróg twardych jest w stanie dobrym, o odpowiedniej nośności i należytym poziomie utrzymania nawierzchni, a aż ponad 70 % jest w stanie złym lub bardzo złym, wymagającym wzmocnienia podbudowy, położenia nawierzchni lub jej odnowy.

Równocześnie wydostanie się naszego kraju z zamkniętej gospodarki spowodował gwałtowny przyrost liczby pojazdów, w tym pojazdów o dużym tonażu. Projektowane wiele lat temu parametry obciążeń dróg nie przewidywały, że może nastąpić tak szybki wzrost ruchu tranzytowego do przejść granicznych w Medyce i Barwinku oraz lokalnego ruchu pojazdów ciężarowych o dużej ładowności. Sytuacja taka powoduje, że nawet najwyższy wysiłek samorządów i terenowej administracji rządowej nie może przynieść efektów oczekiwanych przez podmioty gospodarcze i społeczeństwo, mimo znacznych nakładów, bez skorygowanych i skoordynowanych działań państwa. Możliwości nasze są ograniczone i nie możemy spodziewać się zdecydowanego wzrostu prostych rezerw. W związku z tym duże nadzieje wiąże rzeszowski samorząd z reformą kraju i powstaniem kolejnych szczebli samorządu terytorialnego wyposażonych w zdecentralizowane kompetencje z zakresu finansów.

Położenie Małopolski Wschodniej wraz z rzeszowszczyzną na styku z sąsiednimi krajami może, przy sprzyjającej polityce rządu, dać impuls do dalszego rozwoju gospodarczego regionu. rządowy program budowy autostrad jest szansą na odciążenie

w ciągu kilku lat dotychczasowej infrastruktury drogowej, stwarza szansę poprawy jej stanu, dzięki skierowaniu dużej części ruchu tranzytowego nowymi trasami. Będzie też dużym impulsem dla rozwoju gospodarczego. Nasze gminy już od kilku lat przygotowują się do tego, by włączyć się ze swymi inwestycjami towarzyszącymi do tego programu. Oczekują jednak konkretnych informacji o postępie prac i kolejnych zamierzeniach centrum. Tymczasem w naszym województwie realizowane są przygotowania do budowy obwodnic wokół miast leżących w pasie równoległym do przyszłej autostrady A-4. Dotyczy to Ropczyc, Łańcuta, części Leżajska. Dokonuje się modernizacji lub przebudowy niektórych ulic Rzeszowa o znaczeniu tranzytowym.

Drogi to ważny element strategii inwestycyjnej zagranicznego i rodzimego biznesu o istotnym znaczeniu dla rozwoju gospodarczego tej części Polski. Chcemy mieć wpływ na jego kształtowanie, tak jak budujemy łączność telefoniczną, sieć energetyczną i ciepłowniczą, tak jak tworzymy infrastrukturę wodociagową czy kanalizacyjną. Liczymy na widoczne wzmocnienie prac przy budowie autostrady A-4 na odcinku od Krakowa do granicy wschodniej. Czekamy jednak na decyzje. To dla nas ważna sprawa.

GRZEGORZ ROMAN

BIURO ROZWOJU WROCŁAWIA.

Reprezentuję prezydenta i zarząd miasta Wrocławia. Przygotowałem kilka tez do wystąpienia, ale ponieważ większość argumentów już padła, nie widzę powodu, żeby je przytaczać. Postaram się w związku z tym skrócić do wystąpienie do tych argumentów, które ewentualnie nie zostały użyte, przy czym, proszę pamiętać, że wystąpienie będzie miało, siłą rzeczy, charakter bardzo mocno wrocławski, ponieważ tak rozumieliśmy nasz udział w tym spotkaniu. Na terenie Wrocławia i na terenie województwa wrocławskiego mamy dwa elementy autostrady A-4, tj. samą autostradę oraz tzw. autostradowy obwodnicę Wrocławia, 33-kilometrowy odcinek autostrady obchodzącej miasto od zachodu na północ w kierunku do Warszawy. Także tworzy się węzeł trzech autostrad - A-4, A-8, A-5 oraz drogi krajowej 344 na Zieloną Górę.

Dla nas szczególne znaczenie ma cały ten układ, gdyż w innym wypadku Wrocław dalej będzie nieprzejezdny i to będzie się pogłębiać. Jaki byśmy mogli wysunąć argumenty? Po pierwsze, integracja pasma osadniczego. Cały przebieg A-4 jest przebiegiem wzdłuż łuku Sudetów i Karpat. Wiąże się z tym chociażby turystyka. Dla Karpat bazą wypadową jest Kraków, dla Sudetów - Wrocław.

Łącznie to jest 10,9 mln ludności, 28,2 % ludności Polski. Aspektem ważniejszym jest to, że Wrocław w ogóle posiada słabe powiązania komunikacyjne z resztą Polski. Jest to zaszczość historyczna wynikająca z okresu przed 1945 rokiem. Powiązania z Warszawą są żadne. Jeżeli się brać pod uwagę dzisiejsze parametry, również powiązania z Górnym Śląskiem i z Krakowem są bardzo złe. A więc A-4 stanowić

będzie dla nas ważny szlak transportowy. Ujęliśmy to w trzech krótkich hasłach:

1. Droga do Polski - będzie stanowić jeden z dwóch najważniejszych tras wjazdowych do Polski z Europy.

2. Droga przez Polskę - stanowić będzie jeden z dwóch najważniejszych szlaków wschód-zachód, prowadzących do Polski z Lipska, Drezna i dalej do Lwowa i Kijowa.

3. Droga po Polsce - będzie łączyć ze sobą obszary południowej Polski.

Uznajemy, iż autostrady buduje się nie tylko po to, żeby nimi przejeżdżać. Jesteśmy przeciwnikami tezy, że autostrady to są takie pasma namiesione na słupy telegraficzne wielkich miast i tamteży ma się tylko przejechać. Wielkie miasta powinny być generatorami ruchu, a nie tylko tymi słupami podtrzymującymi, więc należy je bardzo dobrze związać z autostradami, które obok nich przechodzą. Całe planowanie Wrocławia jest od dwóch lat podporządkowane węzłowi autostradowemu i autostradzie A-4. Mamy przygotowane i uchwalone studium przestrzenne, które zakłada, między innymi, integrację wrocławskiego układu transportowego, powiązanie lotniska z autostradą, ze szlakiem wodnym, z bazą kontenerową, z koleją itd.

Następnie mamy uchwalone pierwsze plany przestrzenne, skoncentrowane wokół węzła bielańskiego, głównego węzła wjazdowego, zarówno po stronie wrocławskiej jak i po stronie gminy Kobierzyce. Jest to obszar kilkuset hektarów, w które się inwestuje.

Na terenie Wrocławia, w bezpośrednim otoczeniu autostrady, powstaje Dolnośląskie Centrum Rolno-Spożywcze, jedna z 5 giełd rolno - towarowych w kraju, Park Technologiczny, Strefa Aktywności itd. itd.

Bardzo ważne jest dla nas powiązanie Wrocławia z Polską centralną i z Warszawą. Ponieważ posiadamy jedynie prowizoryczną linię kolejową, brakuje kilkunastu kilometrów torów, żeby można było do Warszawy dojechać w czasie krótszym niż pięć i pół godziny. Nie posiadamy drogi o parametrach tranzytowych do Warszawy. Z naszego punktu widzenia od 1945 roku nic się nie zdarzyło, co by w należyty sposób zintegrowało Dolny Śląsk z tzw. Macierzą. Oczywiście, gdy wchodzimy do Europy może to nie być problem, ale myślę, że to jest problem, ponieważ to oznacza 2-krotnie dłuższy czas podróży do Warszawy niż z Poznania lub Krakowa. Jeździmy więc dużo szybciej do Berlina i to zarówno samochodem jak i koleją.

Wiele decyzji gospodarczych będzie zapadać niedługo w powiązaniu z gospodarką niemiecką, a nie krajową, ponieważ projekty tras komunikacyjnych, które mają Niemcy daleko wyprzedzają to, co oferuje nam autostrada A-4.

Przeprawy mostowe we Wrocławiu są skoncentrowane na odcinku 2,5 km. Są przeprawy północ-południe. Pierwsza na zachód jest odległości 50 km, w Lubiążu, na mniejsze samochody, na wschód, tj. 30 km. Sytuacja stała się tragiczna podczas ubiegłorocznej, lipcowej powodzi, ponieważ nagle okazało się, że przez parę godzin

chwala Bogu, że tylko przez parę godzin - na długości 300 km Odra była nieprzejezdalna.

Zaden most nie został zniszczony, niemniej jednak żaden z nich też nie nadaje się do przebudowy poprzez podniesienie, ponieważ wszystkie są w starej części miasta. Wymagałoby to podniesienia układów drogowych na poziom I piętra. To jest po prostu niemożliwe. A więc bez wybudowania przejścia przez Odrę, projektowanego jako autostradowy obwodnica Wrocławia brak przejezdności przez Wrocław może się w każdej chwili powtórzyć i nie jest to kwestia Wrocławia, ale raczej powiązania daleko szerszego.

Decyzja co do budowy autostrady ma także dla nas ogromne znaczenie przy kształtowaniu przestrzennym miasta. Do tej pory wszystkie wysiłki kierowaliśmy na to, żeby dostosować układ przestrzenny miasta do projektowanej autostrady. I gdyby budowa się odwlekała, wiele realizacji, które są przewidziane straciłoby sens. Należałoby skoncentrować wysiłki i fundusze miasta na czym innym. A więc im szybciej zapadną decyzje, tym mniej będzie to kosztować.

Są jeszcze dwa aspekty. Pierwszy to wizerunek miasta nieprzejezdnego. Każda wielka aglomeracja w Polsce jest miastem nieprzejezdnym. Chwała Bogu, że dwie rzeczy powstrzymują te miasta od zawału: wcale nie najgorsza komunikacja zbiorowa i druga okoliczność, że Polacy traktują samochód nadal jako przedmiot pożądania, mniej jako przedmiot komunikowania się. Jeżeli zaczną jeździć tak jak na Zachodzie, to Wrocław miałby dzisiaj jeden samochód na dwóch mieszkańców. Proszę sobie wyobrazić, co by się działo. Po prostu mało jeździmy, ale będziemy jeździć coraz więcej.

I ostatnia rzecz, która jest niezmiernie ważna: wola społeczności lokalnych. Otóż w naszym wypadku praktycznie nie ma problemów z uzyskaniem zgody co do przebiegu i autostrady A-4 i autostradowej obwodnicy. Pomijam przypadki skrajne. Wygraliśmy z profesorem prawa naszego Uniwersytetu, który chciał udowodnić, że tego się nie da zrobić. Jesteśmy po ostatecznej decyzji ministra ochrony środowiska, która moment będzie decyzja - zezwolenie na budowę. Ale są to przypadki odosobnione i praktycznie nie zyskuje to żadnego poparcia. Mamy po prostu dobry układ jeżeli chodzi o wolę społeczności lokalnych i o ewentualne spory o obwodnicę autostradową. Jeżeli są protesty, to dotyczą one raczej drobnych korekt przebiegu, a nie całości.

Z punktu widzenia Wrocławia należy jak najszybciej rozpocząć, a właściwie zakończyć budowę, bo należy wspomnieć, że ona trwa już przynajmniej 60 lat, tj. od lat 30-tych. Zakończyć budowę i, broń Panie Boże, nie traktować jej jako elementu w rozgrywkach międzydzielnicowych w Południowej Polsce. Ta autostrada ma sens tylko dla całej południowej Polski. Nie ma sensu ani dla Małopolski, ani dla Górnośląska, ani dla Dolnego Śląska osobno.

Myślę, że tutaj przekonywać się za bardzo nie musimy. Jest jednak problem, jakie są główne kierunki oddziaływania, które należałoby podjąć w celu przyspieszenia całego przedsięwzięcia.

Pierwsza sprawa to jest kwestia spojrzenia na fakt, jakim jest obiektywnie, nie tylko na wynikające z interesu regionów południowych funkcjonowanie autostrady A-4. Warto jeszcze przypomnieć parę spraw. Pierwsza kwestia to funkcjonowanie gospodarcze terenów leżących wzdłuż autostrady. Jeśli chodzi o wschodnią Małopolskę, w tym także część, która leży na terenie przyszłego województwa krakowskiego, gdzieś tak na wschód od Krakowa, to oczywiście zaistnienie autostrady będzie miało niesłychanie ważne znaczenie. Trzeba jasno powiedzieć, że u nas nie widać problemów związanych z bezrobociem, bo bezrobocie agrarne po części amortyzuje sytuację. Ale to nie zmienia faktu, że z biegiem lat będzie się ono coraz bardziej ujawniać, a nie zanikać, bo wzrastające nowe roczniki na terenach wiejskich, przeludnionych, gdzie średnio gospodarstwo ma 3 hektary w końcu się ujawnia jako siła robocza, która nie ma zajęcia. Problem się bierze stąd, że nie nastąpiły zwolnienia z pracy z żadnego wielkiego zakładu przemysłowego, poza pewnymi wyjątkami, tylko ustało ssanie, dzięki któremu, przez długi czas, ludzie z dużej części Małopolski południowej i wschodniej znajdowali zatrudnienie. Rozładowanie bezrobocia następowało poprzez zasysanie ludzi zarówno na Śląsk jak i np. do Huty Lenina - obecnie Sendzimira, potem do niektórych innych zakładów przemysłowych.

Dzisiaj to ssanie ustaje, są nawet zwolnienia grupowe zarówno w zakładach na Podkarpaciu, jak i w krakowskiej hucie, ale nie ma takich drastycznych problemów, jak np. w Mielcu czy Stalowej Woli. Ujawnia się to właśnie poprzez ustanie wsysania ludności wiejskiej do pracy w tych ośrodkach przemysłowych. Jeżeli nie zadziałają jakieś czynniki rozwojowe, to w pewnym momencie zacznie to być problemem, który jest teraz mało widoczny.

Druga kwestia dotyczy już w mniejszym stopniu Krakowa, a bardziej Rzeszowa. Kiedy powstanie 12 województw, w tym województwo rzeszowskie, regiony ekonomicznie słabsze, bez jakiegś promocji ze strony państwa będą stałe pozostawały w pewnym dystansie. Handel przygraniczny będzie czynnikiem rozwojowym zarówno dla Rzeszowa jak i dla Lublina, Białegostoku i nawet Olsztyna. Nie zmienia to jednak faktu, że trudności płatnicze Ukrainy będą dość długo jeszcze trwały. Ukraina ciągle nie może przejść przez tą dolinę socjalistyczną, nie wiadomo kiedy i jak przejdzie, w związku z powyższym trudności będą trwały. I dlatego, jeśli nie dojdzie do zintegrowania jej z Zachodem, straci ona swoje atuty. Trzecia sprawa. Myślę, że ciągle nie mamy jasności co do problemów komunikacyjnych. To problem kluczowy dla autostrady A-4 ze względu na sytuację Małopolski południowo-wschodniej.

Przedstawione tabelki pokazują, że powyżej 20 -25 tys. pojazdów mamy właśnie na odcinku, który łączy Wrocławskie z Tarnowskim. Jeśli dodamy do tego 36 kilometrów do Rzeszowa, to będzie to w tej chwili kluczowy problem do rozwiązania i wiele wskazuje na to, że to jest pierwszy odcinek, jeśli chodzi o faktyczne, realne wykorzystanie od Wrocławia i Gliwic po Kraków i Tarnów. Tam jest taka właśnie wiązka ruchu i gęstość zaludnienia ze względu na żywość tego obszaru. Jest to autostrada opłacalna. I stąd dobrze byłoby przywrócić myślenie o priorytetowym charakterze autostrady A-4, tym bardziej, że na A-2 wystąpiły kłopoty związane z obejściem Warszawy.

Jest czynnik konkurencji z Czechami i Słowacją. Można powiedzieć, że na trasie A-1 lepiej, żeby była dobra komunikacja, bo to wzmocni naszą pozycję w kanale północ-południe. Dla A-2 nie ma konkurencji z inną trasą. Natomiast w wypadku A-4, jeżeli jej budowa będzie się opóźniać, to wtedy praktycznie biorąc Czechy i Słowacja staną się potencjalnym konkurentem, jeśli chodzi o połączenie Niemiec z Ukrainą i Morzem Czarnym. To powinno nas skłaniać, żebyśmy mocniej trochę propagowali priorytetowy charakter autostrady A-4. Jak sobie przypominam debaty z roku 1992 i 1993, kiedy była kolejna faza dyskusji o programie autostrad w Polsce, to ten czynnik był brany pod uwagę jako jeden z istotnych. Autostrada A-3 ma również tę samą sytuację. Jest zagadnienie czy ruch ze Szczecina na południe pójdzie po stronie polskiej, czy po stronie niemieckiej. Ale A-3 jeszcze długo przypuszczalnie nie będzie miała uzasadnienia co do nasilenia ruchu. Ja nie znam liczb, ale na oko widać, że natężenie ruchu na odcinku Szczecin - Zielona Góra - południe kraju jest mniejsze na tym odcinku i nie prędko da podstawy do budowy, chociaż na pewno poprawa warunków komunikacyjnych na tym odcinku jest dość istotna.

Druga sprawa to jest przebieg autostrady w pobliżu ważnych aglomeracji. Zastanawiałem się od dawna nad problemem krakowskim. W roku 1993 była już decyzja co do tego, że będzie bezpłatne obejście południowe Krakowa. Jak rozumiem obecne wypowiedzi, to skłaniamy się ku temu, że punkty poboru opłat będą na zewnątrz aglomeracji. To oznacza, że częściowo autostrada rozwiązuje również problem obejścia aglomeracji. Z tym się wiąże dodatkowo kwestia czy autostrada ma być daleko czy blisko miasta, na przykład w Swoszowicach itd. W moim przekonaniu, skoro już realizujemy ten program, to jednak w miarę bliskie poprowadzenie autostrady jest lepsze w tej chwili. Uważam, że jeśli autostrada będzie blisko osiedli krakowskich, to jest lepiej, bo to da szansę wykorzystania jej do rozładowania ruchu wewnętrznego. Będzie się opłacało objechać od zewnątrz pewne części miasta po to, żeby trafić do właściwej dzielnicy. Korzystniejsze będzie zachowanie otwartego charakteru odcinka Balice - Wielicka i utrzymanie większej liczby węzłów tak, aby zachęcić kierowców do zjazdu z autostrady blisko ich miejsca zamieszkania, a nie do jeżdżenia wewnątrz miasta, co chociaż częściowo odciąży jego centrum.

Myślę, że dotyczy to także innych większych aglomeracji na drodze tej autostrady. W tej chwili obejście Krakowa, czyli doprowadzenie autostrady do Krakowa

i dalej jest - jak wynika z tych materiałów - na dobrej drodze. Praktycznie do roku 2000-2001 powinniśmy ukończyć ten odcinek.

Pozostaje pytanie, kiedy rozpocznie się kontynuacja na Wschód. W tej chwili sytuacja na odcinku między Krakowem a Brzeskiem jest beznadziejna. Pomimo istniejących obwodnic, na przykład wokół Bochni, ruch zostaje tam zatamowany i to niekoniecznie musi być koniec 4-dniowego weekendu.

Kolejna sprawa to liczba węzłów na autostradach. Nie chcę wracać do szczegółów, ale pragnę uczulić na to rząd, Agencję i czynniki lokalne. Mianowicie, mamy do czynienia z pasem gęsto zaludnionym, gdzie istnieją jednak lokalne, dość ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze. I tak jak w tej chwili jest problemem czy powinien powstać węzeł gdzieś w rejonie Krzeszowic i Alwerni w województwie krakowskim, to ja sobie za bardzo nie wyobrażam, jak to będzie w przypadku Bochni i Brzeska. Wygląda na to, że dopiero pod Tarnowem byłby pierwszy węzeł. Czyli na przykład rejon Bochni i Brzeska byłby wyłączony, co oznacza z kolei, że wjazd np. do Nowego Sącza byłby albo w Krakowie albo w Tarnowie, czyli w miejscach, gdzie akurat nie ma optymalnej drogi na południe. Podobnie dojazd do ośrodka przemysłowego, jakim jest Bochnia, gdzie jest spora część Huty Sendzimira. Zdaję sobie zdaję sprawę, że jest gorzej, jeśli trzeba więcej punktów poboru opłat, ale, z drugiej strony, jeśli przyjęte rozwiązania mają być funkcjonalne, to większe aglomeracje, większe ośrodki powinny być jakoś do tego włączone. Bo to wiąże się także z aprobatą społeczną. W tej chwili tak jest na odcinku Kraków - Katowice, gdzie Krzeszowice i Alwernia twierdzą, że nic nie mają z autostrady poza tym, że ta autostrada przecina kawałek terenu, ponieważ mieszkańcy nie korzystają z wjazdu i punktów obsługi. Podobny, dość poważny problem miałibyśmy z takimi miejscowościami jak Bochnia czy Brzesko.

Wreszcie myślę, już wychodząc poza autostradę A-4, o pewnym zaniepokojeniu generowanym przez tych, którzy wzięli koncesje i kwestionują teraz wykonane wcześniej prognozy ruchu, żądając określonych gwarancji. Jest pytanie, czy nie powtórzy się wariant węgierski, to znaczy, że po wydaniu koncesji dochodzi do skoku na kasę. Jest taka sytuacja, że coś, co było wiadome w chwili wydawania koncesji spowodowało wciągnięcie rządu i budżetu do gry, a potem pojawiło się zażądanie czegoś więcej. Ja rozumiem, że jest to gra, która się musi jakoś zakończyć i nie ma się co dziwić, że komercyjne firmy chcą więcej, a państwo chce dać mniej. To nie oryginalnego, ale nie da się ukryć, że w tej chwili zaczyna się toczyć wokół tego poważna, publiczna debata. Trzeba doprowadzić do przecięcia tego, do wyraźnego wyartykulowania stanowiska przez rząd w tej sprawie, bo w tej chwili widać już, że sponsorowane i nie sponsorowane artykuły prasowe zaczynają odrywać coraz większą rolę w tej dyskusji. Dochodzi przy tym do kwestionowania programu docelowego przez najbardziej pesymistycznych komentatorów.

Oto jest lista problemów najważniejszych, dotyczących autostrady A-4. Chciałbym zachęcić wszystkie ośrodki tym zainteresowane, zwłaszcza lokalne czynniki

rządowe, jak i samorządowe, żeby w maksymalnym stopniu ułatwić realizację tego przedsięwzięcia. Bo jeżeli by nam się zdarzyło coś takiego, jak w Warszawie na autostradzie A-2, to jest oczywiste, że sprawa ulegnie odroczeniu. Nie wiem na czym polegają problemy w Przemyślu, dość poważna rewolucja zaistniała tam co do przebiegu autostrady. Jeśli zaś chodzi o wizję, jakie ma Sejm i rząd, to sądzę, że jest parę względów wynikających z polityki globalnej jak i problemów regionalnych, które powinny skłaniać do tego, żeby autostradę A-4 traktować jako autostradę priorytetową w Polsce.

PIOTR ROMAN

PRZEWODNICZĄCY SEJMIKU SAMORZĄDOWEGO WOJEWÓDZTWA JELENIOGÓRSKIEGO

Wydawało mi się, że dzisiejsza konferencja ma służyć stworzeniu lobby, o którym mówił pan minister Barczyk, coś na kształt istniejącego zachodniego lobby transportowego, które zajmuje się korytarzem północ-południe. Na projektowanej autostradzie A-3 jest to na pewno potrzebne. Za dwa dni będę uczestniczył w posiedzeniu Dolnośląskiej Rady Regionalnej złożonej z czterech wojewodów dolnośląskich i czterech przewodniczących tamtejszych sejmików samorządowych. Rada mogłaby pojutrze podjąć decyzję o wejściu w takie lobby.

Mówiliśmy dzisiaj głównie o Małopolsce i Górnym Śląsku. Mówiliśmy cały czas o korzyściach płynących dla całej południowej Polski. Proszę Państwa, argumenty za budową autostrady są w tej chwili wyczerpane i nie wydaje mi się, żeby należało je mnożyć. Jest tylko pytanie, co zrobić, żeby budować szybko i sprawnie. Prognozy natężenia ruchu są bardzo ważne. W kilku ostatnich wypowiedziach zauważyłem, że próbuje się dostosować argumenty do potrzeb, uzasadniając budowę tego albo innego odcinka autostrady A-4. Chciałbym jednak, żebyśmy mówili o całości dlatego, że tylko budowa całej autostrady A-4 jest uzasadniona w kontekście międzynarodowym i w kontekście polskiej racji stanu. Jeżeli autostrada A-4 znalazła się w trzecim europejskim korytarzu, to chyba należy również zajmować się tymi najważniejszymi gardłami. Niemcy za cztery miesiące doprowadzą autostradę A-4 do przejścia Jędrzychowice - Ludwigsdorff. Praktycznie 2 kilometry przed Zgorzelcem można wjechać na autostradę, z której można będzie zjechać np. w Hiszpanii. My otworzyliśmy szeroką bramę w Jędrzychowicach, potężne przejście drogowe, co prawda, zbudowane przez Niemców. I natychmiast ten ruch zostaje skanalizowany w wąskiej ścieżynce, w wąskim korytarzu. Chyba nie o to chodzi, 48 kilometrów jedzie się tą niebezpieczną trasą.

Myślę, że przez ostatnie lata byliśmy przede wszystkim dobrzy w blokowaniu pewnych działań ze strony Unii Europejskiej, czy też ze strony niemieckiej, ponieważ udało nam się w naszym województwie zablokować inicjatywę budowy autostrady. Na początek miała być to droga przebiegająca na odcinku 2-kilometrowym przez Dworek Turowski, drogi B 178 wiodącej z północy Niemiec na południe, jednocześnie łączącej się z nitkami wschód - zachód w Czechach i Słowacji. Udało

nam się to zablokować, a Niemcy porozumieli się już z Czechami i będą budować tę autostradę poza terytorium Polski.

Była dzisiaj też mowa o drogach równoległych, czy drogach alternatywnych. Nie mogą zdarzać się częściej takie niewypały, jak stanowisko ministerstwa transportu, który nie wyraził zgody na bardzo ograniczone modernizacje dróg, które w przyszłości mają być alternatywnymi dla autostrady A-4, a w tej chwili przenoszą całość tego ruchu. Kiedy dwa lata temu próbowaliśmy modernizować drogę Nr 4 od Zgorzelca w kierunku autostrady A-4, mając zagwarantowane środki z Unii Europejskiej, z programu PHARE, wówczas urzędnicy ministerstwa transportu powiedzieli, że nie można inwestować, nie można modernizować nawet w tak ograniczonym wymiarze dlatego, że ma być to droga alternatywna i w związku z tym ona ma być niebezpieczna, wąska, i utrudniać ruch.

Bardzo ładnie powiedział pan minister Barczyk, że autostrada A-4 ma być lokomotywą dla południowej Polski, gdzie żyje 1/3 mieszkańców kraju. Jest pytanie, czy inwestujemy w lokomotywę, która ma ciągnąć te wagoniki, czy będziemy dalej inwestować w wagoniki z założeniem, że to one będą pchały lokomotywę.

KAZIMIERZ BARCZYK

PRZEWODNICZĄCY STOWARZYSZENIA GMIN MAŁOPOLSKI

Myszę, że Rada Regionalna Dolnego Śląska, jeśli podejmie uchwałę, wskaże kogoś, kto byłby w imieniu tego obszaru upoważniony do porozumiewania się w tej sprawie. Ponieważ już zgłaszane były propozycje, żeby szefowie Związku Gmin Górnego Śląska oraz Stowarzyszenia Gmin Małopolski byli w takim zespole, proponuję, by Stowarzyszenie Gmin Małopolski objęło obszar od Krakowa po Rzeszów, Związek Gmin Górnego Śląska teren Gmin Górnego Śląska po Opole, a Rada Regionalna Dolnego Śląska pozostały odcinek autostrady A-4. Dobrze byłoby poprzez Radę Regionalną wskazać osobę, która wejdzie do zespołu przygotowującego kolejne spotkania.

WICEPREZYDENT TARNOWA

Przed kilku laty miałem okazję uczestniczyć w podobnej konferencji zorganizowanej w Tarnowie z udziałem prezesa Patałasa i dzisiaj można powiedzieć, że z pewnym przerażeniem przysłuchuje się tej dyskusji, jak również przeglądam materiały, które zostały nam przekazane przed spotkaniem. Mówię z przerażeniem, ponieważ myślę, że nie ma nikogo na tej sali, kto nie mówiłby o korzyściach płynących z całego przedsięwzięcia, nie tylko w granicach województwa wrocławskiego, tarnowskiego czy krakowskiego. Zbyt wiele jest jednak niespójności w tych materiałach i głosy moich przedmówców świadczą o tym, że powinniśmy tworzyć lobbing nie tylko dla autostrady A-4, ale chyba w ogóle dla programu autostrad. Bo jeżeli mówimy w tej chwili o funduszu wsparcia i czekających nas pracach legislacyjnych, czekamy na decyzje, czy te autostrady mają powstać z udziałem państwa czy nie,

i potrwa to na pewno jakiś czas, to trudno będzie wybrać koncesjonariusza dla odcinka A-4 jeszcze w tym roku. A każdy rok będzie rokiem straconym.

Stąd moja prośba, mój apel do pana ministra transportu, do parlamentarzystów, aby podjąć wszystkie niezbędne działania, byśmy na następnej konferencji mówili już o konkretach. W imieniu swoich kolegów, wójtów, burmistrzów z terenu województwa, w imieniu Zarządu Miasta Tarnowa mogę powiedzieć, że nie wyobrażam sobie, żeby na południu Polski przedstawiciele samorządów nie byli zwolennikami całego programu i nie uczynili wszystkiego, aby go wesprzeć. Brak konfliktów w naszym województwie o tym dobitnie świadczy. Mam wielką pewność, że to powinien być program rządowy. Budżety samorządów lokalnych będą zbyt słabe, żeby być partnerem dla tego typu przedsięwzięć.

MAREK KOŃCZAK

PEŁNOMOCNIK WOJEWODY WROCŁAWSKIEGO

Jak kolega z Biura Rozwoju Miasta Wrocławia wspominał, Wrocław i województwo wrocławskie jest dość zaawansowane w postępowaniu lokalizacyjnym i wykupie gruntów, ponieważ wojewodowie koordynują budowę autostrad na terenie województwa. Wydają decyzje lokalizacyjne oraz, w porozumieniu z Agencją Budowy i Eksploatacji Autostrad, wykupują i udostępniają wykupiony grunt Agencji.

We Wrocławiu mamy 3 odcinki autostrady A-4: odcinek wschodni od Wrocławia do granicy wschodniej województwa, budowany w systemie tradycyjnym; odcinek zachodni, gdzie wszystkie grunty są wykupione, przygotowane i przekazane Agencji. Odcinek zachodni budowany będzie w systemie koncesyjnym. Decyzja lokalizacyjna lada dzień zostanie podpisana, po złożeniu jeszcze niezbędnych dokumentów przez Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad. Trzeci fragment to obwodnica autostradowy Wrocławia, stanowiąca od południa przejazd na wschód Polski.

Jesteśmy bardzo zaawansowani, na etapie uzgodnienia przebiegu trasy z ministrem ochrony środowiska, co ma kolosalne znaczenie jeśli chodzi o opór ekologów. Taki stan rzeczy jest możliwy wyłącznie dzięki ściślejszej współpracy z Agencją Budowy Autostrad, z ekologami, przede wszystkim z sejmikami samorządowymi i radami gmin. Przebieg obwodnicy autostradowej jest tak ważny nie tylko dla miasta Wrocławia, nie tylko dla województwa, ale dla wszystkich, którzy korzystają z przejazdu przez Wrocław. Rada Miejska Wrocławia podjęła w tej sprawie uchwałę, zresztą oprotestowaną przez Stowarzyszenie Ekologiczne, ale NSA kilka dni temu utrzymała ją w mocy. Ta uchwała przekonała wszystkich, że jedynie taki przebieg i tylko ten przebieg będzie możliwy do zrealizowania. Odsunięcie go w czasie mogłoby spowodować wypadnięcie z planu. Taki przebieg jest możliwy dlatego, że jest to teren zarezerwowany od 1988 roku właśnie pod autostradę.

Chciałbym tutaj namawiać do kompromisów. Na pozostałych odcinkach mieliśmy problem z lokalizacją węzłów drogowych i tzw. MOP-ów, które w miejscowych

planach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin były zlokalizowane gdzie indziej, aczkolwiek one tam znaleźć się nie mogły, ponieważ by nie spełniały warunków technicznych projektu. Dzięki rozmowom zainteresowanych stron i, jak mówię, daleko idącemu kompromisowi znaleziono rozwiązania, które spełniały oczekiwania gmin.

Bardzo namawiałbym również do dużej dbałości o stronę formalno-prawną procedury, ponieważ wszystkie decyzje, które wojewoda wrocławski wydał były oprotowane. Naczelny Sąd Administracyjny i organy II instancji bardzo wnikliwie i szczegółowo rozpatrywały prawidłowość przygotowania dokumentacji wynikającej z ustawy o autostradach oraz innych ustaw. Za każdym razem NSA uznawał decyzje wojewody za właściwe. Przedłużało to tryb uzyskiwania lokalizacji, niemniej jednak okazało się skuteczne.

We Wrocławiu, niezależnie od lokalizacji obwodnicy płatnej, gmina realizuje obwodnicę śródmiejską. Przeciwnikom autostrad płatnych wybija to argument z rąk, że oto mieszkaniec zmuszany jest do płacenia za objechanie Wrocławia.

Mówiło się tutaj wcześniej o zbyt wolnym pozyskiwaniu gruntów. Otóż w wielu przypadkach nie było możliwości przyspieszenia, np. z powodu braku lub nie zakończonych, nawet nie wszczętych jeszcze postępowań spadkowych. Czasem już drugie pokolenie, które objęło spadek w posiadanie, nie było określone przez sąd jako właściciel.

Nie było więc komu zaproponować wykupu, a tym bardziej wszcząć postępowanie wywłaszczeniowe. Art. 21 Konstytucji chroni prawo własności i żaden prawnik nie wystąpi z wnioskiem wywłaszczeniowym wobec nieustalonego właściciela. Księgi wieczyste we Wrocławiu w czasie ubiegłorocznej powodzi były zalane, w związku z czym nie mieliśmy dostępu do nich. Nieuregulowane stany prawne wymagają długiego czasu dla ich uregulowania. Uważam jednak, że im szybciej dotrzemy do decyzji lokalizacyjnej, tym szybciej uzgodnimy przebieg lokalizacji.

JAROSŁAW JERZY MATUSZ

BURMISTRZ JAROSŁAWIA

Jarosław jest 20 razy mniejszy od Krakowa, a czas przejazdu przez nasze miasto w tej chwili w godzinach szczytu to 45-60 minut. Obciążenie drogi Nr 4, którą jadą przez nasze miasto pojazdy na trzy przejścia, na granicy wschodniej wynosi w tej chwili ok. 16,5 - 17 tys. pojazdów. Wiemy, że wybudowanie autostrady spowoduje, że prawie połowa tego ruchu przeniesie się na nią, ale pozostałe pojazdy będą się poruszać tymi drogami alternatywnymi. Zdajemy sobie sprawę, że budowa dróg obwodowych jest konkurencyjną inwestycją wobec autostrady. Na naszym odcinku istnieje taka możliwość, że jedna nitka w rejonie Jarosławia, na odcinku ok. 20 kilometrów, mogłaby docelowo być wykorzystywana jako autostrada, natomiast do momentu wybudowania pozostałej części, mogłaby ona służyć jako droga obwodowa.

To jest pomysł pana dyrektora Szkudlarka i pana dyrektora Kowala z Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Rzeszowie. Jest chyba możliwy do zaakceptowania i myślę, że należałoby się tej sprawie przyjrzeć.

KAZIMIERZ BARCZYK

PRZEWODNICZĄCY STOWARZYSZENIA GMIN MAŁOPOLSKI

Proszę Państwa, w związku z tym, że zaproponowałem, żeby wytypować kilka osób, które wraz ze Stowarzyszeniem Gmin Małopolski oraz Związkiem Gmin Górnego Śląska, przygotowałyby następne spotkanie, czuję się umocowany i zobowiązany do pilotowania tej sprawy. W kuluarach padły kandydatury pana przewodniczącego sejmowej Komisji Transportu i Łączności i przewodniczącego Klubu Parlamentarnego Unii Wolności. Koledzy z Dolnego Śląska zaproponowali w dyskusji, że Rada Regionalna tę sprawę poprze. Zasugerowałem, żeby wskazali takiego przedstawiciela. Były też głosy, żeby do zespołu tego weszli przewodniczący Związku Gmin Górnego Śląska oraz przewodniczący Stowarzyszenia Gmin Małopolski. W ten sposób mielibyśmy pięcioosobowy zespół pilotujący autostradę A-4 w parlamencie.

A teraz bardzo proszę pana prezesa Patalasa o ustosunkowanie się do uwag, które były zgłoszone w dzisiejszej dyskusji.

ANDRZEJ PATALAS

PREZES AGENCJI BUDOWY I EKSPLOATACJI AUTOSTRAD

Kolejność budowy autostrad wynika ze stanu, jaki mamy obecnie. To znaczy albo są środki z budżetu państwa i wtedy można budować w terminach, które ustali rząd, natomiast w systemie koncesyjnym opłacalność tych odcinków jest taka, jak pokazaliśmy w materiałach. Ja rozumiem, że to się może nie podobać, ale to są fakty.

Pan przewodniczący Dąbrowski wspominał o wykupie nieruchomości. To chcę sprostować. Wykup nieruchomości nie ma związku z podpisywaniem umów koncesyjnych, ani z planem finansowym, jak nam wyjaśniono i to stosunkowo niedawno. Wykup nieruchomości ma związek z wydaniem pozwolenia na budowę. To jest istotna sprawa. Proszę nie mylić spraw koncesjonariuszy z wykupem gruntu. Koncesjonariusze próbują grać w ten sposób, bo chodzi im o wynegocjowanie jak najlepszych dla siebie warunków. Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju tydzień temu potwierdził, że znaczenie ma tylko nabycie gruntów do uruchomienia pierwszej transzy. Czyli jeszcze wcześniej jest potrzebne nabycie nieruchomości, żeby uzyskać pozwolenie na budowę. Tak się ma to do faktów.

Na autostradzie A-4, akurat tak się złożyło, że w dwóch województwach, gdzie mieliśmy bardzo dużo działek, pan przewodniczący mówił o 3.700 działkach, zeszłego roku była powódź, ale koledzy się zmobilizowali. W tej chwili w zasadzie nie ma przeszkód, jeśli chodzi o rozpoczęcie robót, natomiast zablokowano nas znowu

w listopadzie decyzją o nie dokonywaniu zmian własnościowych na terenach leśnych. Dopiero po wielu interwencjach ministra transportu odblokowano to, ale czas uciekł i to teraz wszystko nadganiamy z dużym trudem.

Jeśli chodzi o mechanizm wsparcia, to chcę zaznaczyć, że jeśli wsparcie i gwarancje do pożyczki mieszczą się w kwotach do 50 % wartości inwestycji - taki jest zapis w ustawie o autostradach płatnych - to, zdaniem prawników, nie powoduje to konieczności zmiany ustawy o autostradach płatnych i jest zgodne z jej zasadami.

Jeżeli chodzi o prognozy ruchu, to zastrzegam się, że nie są to prognozy Agencji. Są one czytane w Europie, na świecie i w bankach, które udzielają kredytu i są prognozami robionymi według standardów, jakie w bankach obowiązują. Te standardy mogą się też komuś nie podobać, ale innej możliwości nie ma. Wnioski kredytowe przyszłych koncesjonariuszy niezgodne z tymi standardami nie są rozpatrywane. Chcę także powiedzieć, że jeżeli rząd zaciąga kredyt, to także jest konieczne uzasadnienie oparte o prognozy ruchu, które prognozy ruchu są w ten sposób, że kierowcy 8 % przejeżdżających pojazdów wypełniają ankietę. Potem to wszystko przekłada się na mechanizm finansowy, bo każde działanie musi mieć swoje uzasadnienie ekonomiczne.

Najtrudniejsza jest dla mnie kwestia dróg konkurencyjnych, gdyż do opinii publicznej przedostało się kłamstwo. Jednoznacznie oświadczam, że w umowach koncesyjnych jest następujący zapis o drogach konkurencyjnych: są to drogi w pasie po 75 km z każdej strony, ale tylko drogi jedno i dwucyfrowe, a więc niewielka liczba dróg, które w tymże pasie na długości co najmniej 30 km są równoległe do autostrady płatnej. Na wszystkich tych drogach można robić wszelkie roboty poza jednym - jeżeli jest poziom swobody D, nie wolno budować dodatkowych pasów ruchu.

Tylko taki jest zapis. I, daj Boże, żeby były pieniądze na zmodernizowanie dróg alternatywnych w zakresie, który został uzgodniony. Zresztą załącznikiem do umowy koncesyjnej są opracowane porozumienia pomiędzy Generalną Dyrekcją Dróg Publicznych i Agencją, które bardzo zawężają liczbę dróg konkurujących. Natomiast cała infrastruktura drogowa w obszarze autostrady powinna być modernizowana i rozbudowywana, szczególnie na kierunkach doprowadzających ruch do węzłów. Nie wiem już jak to wszystkim tłumaczyć, ale taki już mam obowiązek.

Dlaczego się zakończył proces koncesyjny na autostradzie A-2 w Strykowie? Po prostu nikt nie przypuszczał, że nie dostaniemy wskazań lokalizacyjnych od Strykowa do węzła Konotopa pod Warszawą, gdzie wniosek złożyliśmy w końcu 1994 roku, a uzupełniliśmy o ocenę oddziaływania autostrady na środowisko w roku 1995. Nie ma tam żadnych przeciwwskazań ekologicznych do prowadzenia autostrady, ale wskazań po prostu nie otrzymaliśmy. Postanowienia ministra ochrony środowiska do tej pory nie dostaliśmy, choć są nadzieje, że to nastąpi. Jedynym argumentem przemawiającym za nie wydaniem postanowienia jest to, że autostrada przecina Lasy Bolimowskie na odcinku o długości 5 km. Tyle, że wydający tę opinię

nie wziął pod uwagę, że te lasy zostały już wycięte w latach 70-tych, gdy planowano budowę autostrady na olimpiadę w Moskwie. I tak to funkcjonuje proszę Państwa. Nikt nie podejrzewał, że są jakieś przeszkody, które ekologów by upoważniły do zatrzymywania wydawania wskazań, a jednak tych wskazań nie dostaliśmy i to bardzo pogarsza warunki realizacji nie tylko odcinka od Konina do Strykowa, ale także od Strykowa do Torunia i od Strykowa do Tuszyna. Po rozmowie w ministerstwie ochrony środowiska rodzi się jednak pewna nadzieja, że te sprawy zostaną rozwiązane.

Padło tutaj stwierdzenie, że koncepcja budowy autostrady nie jest spójna. Nigdy tak nie będzie, bo zmieniają się warunki. Powiedziałem w swoim wystąpieniu, że z chwilą, gdy zostaną określone środki pomocowe cała strategia budowy autostrad powinna być ponownie przeanalizowana. My zresztą takie opracowanie w Agencji zrobiliśmy. Mamy model finansowy i obliczamy efektywność poszczególnych odcinków. Jeżeli zdejmie się np. 25 % kosztów, to efektywność się zdecydowanie poprawia i wtedy kolejność realizacji jest inna aniżeli w tej chwili się zakłada. Program spójny może być taki, jak był program niemiecki. Rząd postanowił wybudować autostrady i dał na to pieniądze. Określony został harmonogram budowy, pod to policzone zostały nakłady, zorganizowano biuro złożone z 2,5 tys. ludzi, którzy ten program przygotowali i został wykonany z niemiecką pedanterią, ale za pieniądze państwowe. A my jesteśmy w sytuacji takiej, że Agencja, póki co, nie ma wystarczających środków na wykup gruntu i prace studialne, nie mówiąc już o tym, że ustawa przewiduje także finansowanie przeniesienia infrastruktury technicznej, a na to w żadnym z planów pokrycia finansowego nie było.

Był zarzut, że środki na odcinek Katowice - Sośnica są zapisane enigmatycznie. Otóż one są zapisane bardzo jednoznacznie. Jest napisane z jakich źródeł i ile. Przed dwoma tygodniami zakończyła się druga misja Europejskiego Banku Inwestycyjnego i ta misja złożyła wniosek o udzielenie kredytu Polsce na budowę tego odcinka, co zadecyduje się pod koniec czerwca tego roku. Natomiast jest w tej chwili zapewnienie, że te środki będą i dlatego przygotowujemy dokumentację przetargową.

Muszę powiedzieć, że za niedługo będziemy z rozrzewnieniem wspominać okres, w którym się załatwiała decyzje lokalizacyjne i wykupy gruntów w ciągu 3 - 4 lat. To się niestety wszystko zaczyna wydłużać. Kolejne zadania, które podejmujemy trwają niestety coraz dłużej, mimo że to jest program rządowy. Argumenty sobie, a życie sobie. Pan prezes mówił w swoim wystąpieniu o barierach instytucjonalnych. Mogę Państwu powiedzieć, że na opinię, a potem postanowienie ministra ochrony środowiska czekamy półtora roku. Nawet na istniejący odcinek autostrady między Wrocławiem i Legnicą postanowienie było wydawane przez półtora roku. I nie ma takiego, który potrafi to przyspieszyć. Może teraz będzie lepiej, jeżeli ten program zostanie wreszcie potraktowany jako rządowy.

Pan poseł Syryjczyk mówił o wariacie węgierskim. Było tak: najpierw wybudowano autostradę M-1, gdzie udział państwa był zerowy. Ten wariant się nie sprawdził. Było to pod nadzorem EBOR-u. Są stale problemy z tą autostradą. Od początku mi się wydawało, że 38-kilometrowy odcinek nie przyniesie żadnego pozytywnego rezultatu, żeby się np. nie opłacało go objeżdżać. Bo postój w kolejce do kasy przy pobieraniu opłat jest taki sam, jak wydłużenie czasu objazdu. Potem wrócono do finansowania przez państwo. Okazało się wtedy, że zarządzanie inwestycjami przez państwo jest zawsze bardzo kosztowne i prowadzi donikąd. Koszty na autostradzie M-3 funkcjonującej w tym systemie wzrosły o 30 %, a w następnym roku budżetowym o dalsze 10 %. Odstąpiono od tego. W tej chwili buduje się autostradę M-5 według systemu bardzo powszechnie stosowanego nie tylko w Europie i na świecie. Widziałem takie autostrady zrealizowane w Stanach Zjednoczonych w systemie publiczno-prywatnego partnerstwa.

Z pełną aprobatą, akceptacją i zainteresowaniem wysłuchałem wystąpienia przedstawiciela Polskiej Partii Zielonych. Muszę powiedzieć, że w całym procesie przygotowania inwestycji autostradowych potrzebne jest nam współdziałanie ekologów. Powszechne są bowiem roszczeniowe postawy, które doprowadziły do tego, że koszty związane z ochroną środowiska wynoszą od 3-13 %. To są niespotykane kwoty na ochronę środowiska. Ktoś w tym wszystkim przesadza. To są w końcu środki publiczne, nawet jeżeli koncesjonariusz jest prywatny. My, jako użytkownicy, płacąc za przejazd zapłacimy za to, co teraz ktoś wymyśla. Jesteśmy za tym, żeby autostrady były budowane jako inwestycje ekologiczne. Jesteśmy jednak przeciwni temu, ażeby obrońcy środowiska podnosili koszt budowy do granic nieprawdopodobnych. Jakoś nie ma chętnych wśród ekologów do podjęcia tak ważnego tematu, jak wykorzystanie odpadów. Dla Agencji i ministerstwa to również jest problem nie do rozwiązania, bo to jest problem proporcjonalnego rozłożenia kosztów i proporcjonalnego uzyskania korzyści. Niestety, do tego tematu chętnych nie ma, bo łatwiej się protestuje, łatwiej się coś krytykuje, natomiast jak trzeba konstruktywnie podejść do rozwiązania problemu, to już jest gorzej, bo to wymaga wysiłku i to jest bardzo trudne. To wcale nie znaczy, że w tym kierunku nie pracujemy. Mamy nawiązane kontakty z firmami, które się tym zajmują w Stanach Zjednoczonych i we Francji. Mam nadzieję, że zaproponujemy jakieś rozwiązanie.

Bardzo dziękuję jako drogowiec za wielkie poparcie dla autostrady A-4. Chcę jednak zaprotestować, że wcale nie jest tak źle, jeśli chodzi o przygotowanie budowy tej autostrady. Dzisiaj jest to pod względem spraw lokalizacyjnych najlepiej przygotowana autostrada. Najdalej do września uzyskać można prawomocne decyzje o ustaleniu lokalizacji szczegółowej aż do Przeworska. Jest to 700 km autostrady. Brakuje tylko 40-kilometrowego odcinka od Przeworska do Korczowej, gdzie wskazania lokalizacyjne będą opracowane do końca czerwca. One są robione i oby tylko wydanie wskazań lokalizacyjnych nie trwało całymi miesiącami, a nie daj Boże latami.

Nie da się rozwiązać problemu budowy autostrad jedną metodą. Nikt tego nie potrafi. Od tego wszyscy odeszli, że możliwe jest wybudowanie autostrady wyłącznie przy pomocy środków z budżetu państwa. Od tego odstąpili prawie wszyscy łącznie z Amerykanami, gdzie są ogromne środki na fundusz drogowy i autostradowy Trzeba, po prostu, działać wszystkimi możliwymi sposobami. Gdzie więc koszty są niezwykle wysokie, jak na Górnym Śląsku, państwo przejęło finansowanie. Zaś tam, gdzie tylko to będzie możliwe, trzeba zaangażować natomiast w jak największym stopniu kapitał prywatny, bo jest to ogólny, światowy kierunek.

EUGENIUSZ MORAWSKI

MINISTER TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ

Jako minister transportu w kraju, gdzie wskaźnik autostrad na 100 km² jest kilkadziesiąt razy niższy od średniej w Europie, do której aspirujemy, z wielką przyjemnością zapiszę się do każdego lobby budującego autostrady zgodnie z wymogami ochrony środowiska. Nie jest ważne, co ustalą się w dyskusji. Ważne jest, co się potrafi w rzeczywistości zrealizować. Budowa autostrad od wielu lat jest programem, tylko ja mam wątpliwości, czy tak naprawdę, poza pojedynczymi osobami, ktoś chciał je wybudować. Przyglądając się temu z bliska od pół roku wcale nie jestem co do tego przekonany. Aby ten program ruszył, stał się zauważalny dla każdego, kto płaci podatki i aby Polska upodabiała się do Unii Europejskiej, weszła do NATO, autostrady trzeba budować.

Został rozstrzygnięty konkurs na prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad. Kilka dni temu wysłałem do premiera wniosek o powołanie nowego szefa Agencji. Do konkursu był zaproszony również pan prezes Patalas, który ze względu na uzyskane wyniki byłby dobrym kandydatem na prezesa Agencji ponownie. Mam dla niego uznanie z tytułu bardzo rzetelnie wykonywanej pracy i dużego dorobku poza sferą związaną z finansowaniem autostrad. Zaproponowałem jednak innego kandydata. Nie będę w tej chwili go przedstawiał, ponieważ decyzja należy do premiera i nie chciałbym tutaj wychodzić przed szereg.

Po tym konkursie chciałbym, aby wszystkie sprawy zostały bardzo gruntownie przejrane w dwóch płaszczyznach. Jedną to koncesje. Mówił tutaj pan prezes Patalas, że jeżeli chodzi o autostradę A-2 i wydane koncesje, jest to stosunkowo łatwy projekt finansowy, który mieści się w ramach finansowego wsparcia, jakie przewidziano w ustawie o autostradach płatnych. Trudniejszym projektem jest autostrada A-1, ale również koncesje wydano i należy projekt głęboko rozważyć.

Szeroko tutaj mówiono o przygotowaniach jeżeli chodzi o autostradę A-4 i trzeba powiedzieć, że zaawansowanie jest stosunkowo duże. Ale jest co robić. W zakresie infrastruktury głównie jest jeden problem: sposób finansowania. Są to przepiękne pieniądze, które konkurują z innymi inwestycjami. Na stanowisko pracy, jakie wykreuje autostrada, według danych zachodnich, trzeba wyłożyć 100 tys.

dolarów. A tymczasem stanowiska wysoce efektywne tworzy się dzisiaj w turystyce, w usługach związanych z przetwarzaniem informacji za 3-10 tys. dolarów.

Mimo to uważam, że Polska nie może ulegać marginalizacji w Unii Europejskiej i NATO. Musi zbliżyć się do poziomu państw, do których aspirujemy. Te dane są przerażające. Czy winny temu będzie kolejny minister transportu, czy też jakaś wybrana osoba, jak pan Patalas? Myślę, że to jest prawdopodobne, że za jakiś czas to tak się rozstrzygnie. Prawda jest taka, że jest to największy co do skutków finansowych program w kraju, który zachwiał już niejednokrotnie budżetami i stabilnością potężnych krajów. I jeżeli będzie on głównie przedmiotem gry taktyczno-politycznej, to tych autostrad za wiele mieć nie będziemy.

Na sprawy autostrad patrzę w dwóch płaszczyznach. Jedno to zakres wydanych koncesji. Na A-2 trzeba zrobić, po prostu, projekt finansowy i budować tę autostradę. Jeżeli chodzi o A-1, to potrzebny jest również projekt finansowy i mechanizm wsparcia, ale w tym przypadku potrzebne będą dodatkowe decyzje rządowe. Jeżeli zaś chodzi o cały, potężny program autostradowy, który tak ciężko idzie, to trzeba poważnie się zastanowić, w jaki sposób te autostrady budować, by przy braku środków nie ulegać rozproszeniu. Bez koncentracji nie ma żadnego efektu. Zamiast trzy autostrady budować przez 50 lat, to lepiej wybudować je po kolei, osiągając widoczne efekty. A więc co do następnego etapu realizowanego poza wydanymi już koncesjami, głęboko zastanowimy się nad kolejnością tak, aby nie grzeszyć przeciwko powszechnej zasadzie koncentracji.

W przypadku autostrady A-4 wyjątkowo ważnym jest pytanie o jej międzynarodowe znaczenie. Mnie nie trzeba przekonywać co do tego, że to znaczenie jest wielkie. Jeżeli ma to duże znaczenie międzynarodowe, to powinny znaleźć się na to międzynarodowe środki. I do tego sprowadza się problem.

Unia Europejska chce rozwijać infrastrukturę w krajach Europy Środkowo-wschodniej. U nas jest już ona rozwinięta na stosunkowo zadowalającym poziomie. Środki proakcesyjne kierowane są w szczególności na infrastrukturę transportową oraz ekologię i rolnictwo. Ale w praktyce, w naszych warunkach, rysuje się to zupełnie inaczej. Wszystko jest ważne. Dla mnie autostrada A-4 jest bardzo interesująca, gdyż w roku 2000 będziemy mieli dostęp do znacznych środków proakcesyjnych. Ale te środki nie mogą pójść na idee, one mogą pójść tylko na dobrze przygotowane i realizowane programy.

Pod koniec roku poprzedniego pozyskaliśmy grant w wysokości 80 mln ECU, niemałe pieniądze tylko dlatego, że jako jedyni w tym obszarze Europy byliśmy gotowi do natychmiastowego złożenia papierów przy zachowaniu odpowiednich procedur. Dla mnie A-4 jest przede wszystkim ważna jako jeden z projektów, który może być gotowy do konsumowania środków pomocowych.

Dużo uwagi powinniśmy poświęcić kwestiom przedsiębiorczości związanej z autostradami. Tak jak powiedziałem, autostrady tworzą kosztowne miejsca pracy. Ale wokół autostrad jest miejsce dla potężnej przedsiębiorczości i od dłuższego cza-

su staramy się nawiązywać kontakty z małymi i średnimi firmami. Mamy takich kontaktów ok. 1.700 po to, żeby określić, co jest potrzebne, żeby polskie firmy mogły w tym uczestniczyć.

Odcinek śląski podzieliliśmy może nawet na nadmierną liczbę drobnych kawałków po to, aby polskie firmy mogły się ubiegać o ich realizację. W kontraktach jest zapisane, że co najmniej 70 % tej pracy musi przypaść lokalnym firmom małym i średnim. Tym niemniej uważam, że w tym względzie jest bardzo dużo do zrobienia. I tak jak dzisiaj mamy kawałek autostrady między Katowicami a Krakowem, który lada chwila powinien zacząć przynosić pieniądze, tak jak mamy inne kawałki, które mogą krok po kroku posuwać nas we właściwą stronę dzięki zdolności odzyskiwania pieniędzy i pokazywania, że można tak zarabiać. W twym kierunku nie zaczęło się jeszcze działanie. Będę proponował Agencji pełne zajęcie się kwestią przedsiębiorczości stąd wynikającej.

Nie chcę przedłużać tego spotkania, bo od słów z całą pewnością nie przybędzie nam ani kawałka autostrady. Chciałbym podziękować za inicjatywę zorganizowania tej konferencji, powiedzieć, że mam to samo przekonanie co Państwo, że trzeba się zorganizować i, po prostu, tej sprawy pilnować. Wtedy szansa tej inwestycji się zwiększa.

I chciałbym na koniec prosić, aby pełne materiały z tej konferencji zostały mi przekazane celem szczegółowego przeanalizowania.

PAN KAZIMIERZ BARCZYK

PRZEWODNICZĄCY STOWARZYSZENIA GMIN MAŁOPOLSKI

Bardzo dziękuję wszystkim za udział w konferencji. Wzięło w niej udział kilku wojewodów, kilku marszałków sejmików, parlamentarzystów, kilku burmistrzów i prezydentów dużych miast, od wojewody rzeszowskiego, nowosądeckiego po krakowski i marszałków sejmików i wojewodów, bądź przedstawicieli: Jeleniej Góry, Wałbrzycha, a także opolskiego czy też wrocławskiego.

Wszyscy zdecydowanie wypowiedzieli się za tym, żeby tą konferencją rozpocząć lobbging na rzecz autostrady A-4. Jak wynikało z wypowiedzi prezesa Patalasa i pana ministra Morawskiego jest ona najlepiej przygotowaną autostradą w Polsce i w Europie Środkowej.

Jeszcze raz dziękuję Ministerstwu, Agencji, Rządowemu Centrum Studiów Strategicznych i Urzędowi Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast za materiały, które zostały dostarczone uczestnikom. Organizatorzy tylko je powielili. Uzmysławiają one, że jesteśmy, proszę Państwa, w miejscu nie najlepszym. Z zapisów rządowych agencji wynika, że ta autostrada będzie realizowana gdzieś w trzeciej pięcioletce licząc od dzisiaj, pomimo że jest najlepiej przygotowaną. Gdzie indziej są koncesjonariusze, a na A-4 nie ma. Jest element strategiczny związany z Ukrainą. Tylko przez Polskę, Małopolskę i Śląsk może prowadzić ta trasa z Zachodu na Ukrainę. Słowacja nie należy do NATO, nie będzie w najbliższym czasie należała. A więc wyścig ze

Słowacją i z Czechami powinien być wygrany przez Polskę, a tym samym przez Małopolskę i Śląsk. Podtrzymuję propozycję, która została tutaj przyjęta, żebyśmy co pół roku spotykali się na przeglądowych, krótkich konferencjach i informowali się, co w tej sprawie się dzieje.

Dla obwodnicy krakowskiej są dobre sygnały. W ciągu najbliższych tygodni zapadną ostatnie decyzje umożliwiające zrealizowanie jej na koszt budżetu państwa. Przywrócono więc zasadę obowiązującą w świecie i na odcinku krakowskim przejazd będzie nieodpłatny. Będzie to obwodnica miejska, ale zarazem część trasy A-4.

Cieszę się również z faktu, że propozycja, aby powołać wspólnie do pilotowania sprawy została przyjęta i uznana za oczywistą. Zygmunt Frankiewicz, prezes Związku Gmin Górnego Śląska i ja, jako prezes Stowarzyszenia Gmin Małopolski, zostaliśmy do tego upoważnieni, a także przewodniczący sejmowej Komisji Transportu i Łączności Józef Dąbrowski, przewodniczący Klubu Parlamentarnego Unii Wolności Tadeusz Syryjczyk oraz Dolnośląska Rada Regionalna, która w ciągu kilku dni podejmie stosowną uchwałę, delegującą do zespołu jej przedstawiciela.

Bardzo Państwu serdecznie dziękuję za udział w tej pożytecznej konferencji. Myślę, że także dzięki niej w najbliższych latach budowa autostrady A-4 posunie się bardzo mocno do przodu.