

5,8 mld zł oszczędziłyby polskie gminy, gdyby ograniczono zjawisko chaosu przestrzennego

Aż 84,3 mld zł wynoszą całkowite roczne koszty chaosu przestrzennego w Polsce. W przeliczeniu na każdego zameldowanego mieszkańca Polski to 2200 zł. Gdyby ograniczyć zjawisko chaosu przestrzennego, polskie gminy zaoszczędziłyby rocznie co najmniej 5,8 mld zł. Wśród głównych przyczyn problemu znajdują się dynamiczne procesy osiedleńcze, niedostateczny stan planowania przestrzennego na poziomie lokalnym oraz nadpodaż terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe. Skutkiem chaosu przestrzennego jest m.in. nierównomierny dostęp do usług publicznych: o ile na niską dostępność transportową narzeka tylko 14 proc. mieszkańców największych miast, to w przypadku stref podmiejskich odsetek ten rośnie do 45 proc. – wynika z raportu Polskiego Instytutu Ekonomicznego „Społeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego”.

Chaos przestrzenny generuje znaczące koszty ekonomiczne, których wartość została oszacowana na przynajmniej 84,3 mld PLN rocznie.

Koszty te ponoszą mieszkańcy, przedsiębiorcy i państwo, w tym samorządy. Największą część oszacowanej kwoty (31,5 mld zł) stanowią koszty związane z obsługą transportową. W ramach tej kwoty same koszty nadmiarowych dojazdów do pracy wynoszą przynajmniej 25,9 mld PLN rocznie, a kwota ta byłaby znacznie wyższa, gdyby uwzględnić pozostałe nadmiarowe dojazdy do miejsc świadczenia usług (szkół, przedszkoli, handlu, miejsc rekreacji i innych). W drugiej kolejności znajdują się koszty związane z osadnictwem i infrastrukturą techniczną (20,5 mld zł) – a więc koszty związane z budową i utrzymaniem nadmiarowej infrastruktury takiej, jak drogi, sieć wodno-kanalizacyjna itp. Pozostałe trzy kategorie (rolnictwo, rynek nieruchomości oraz środowisko przyrodnicze) wygenerowały łącznie 32,3 mld zł. Trzeba jednak zaznaczyć, że wyliczone kwoty przedstawiają minimalny pułap kosztów chaosu przestrzennego – mówi Przemysław Śleszyński z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.

↘ **Tabela 2.** Koszty chaosu przestrzennego w Polsce według raportu KPZK PAN

31,5 mld PLN	Transport i mobilność
Bezpośrednie koszty finansowe nadmiernych dojazdów do pracy, wartość utraconego czasu w związku z kongestią ruchu (korkami), straty czasowe, koszty zewnętrzne	
20,5 mld PLN	Osadnictwo i infrastruktura techniczna
Budowa infrastruktury, obsługa nadmiernie rozproszonego osadnictwa, ujemne saldo gospodarki przestrzennej	
12,6 mld PLN	Koszty zewnętrzne w środowisku przyrodniczym
Wydatki na ochronę środowiska, koszty zdrowotne, usuwanie skutków klęsk żywiołowych	
10,9 mld PLN	Rynek nieruchomości
Wykup gruntów, roszczenia odszkodowawcze, pomniejszone wpływy z podatku od nieruchomości	
8,8 mld PLN	Rolnictwo
Mechanizacja, transport, nadmierne wyłączenie terenów z produkcji rolnej, ochrona przez zadrzewienia	

Źródło: opracowanie PIE na podstawie: Kowalewski i in. (2018).

Skąd się bierze chaos przestrzenny w Polsce?

Wśród przyczyn chaosu przestrzennego w Polsce możemy wyróżnić przede wszystkim trzy zjawiska. Po pierwsze, są to procesy osiedleńcze, wyrażające się w strumieniach migrującej ludności. Wraz z przemieszczaniem się osób, zachodzą procesy budowy i rozbudowy infrastruktury – nie tylko mieszkaniowej, lecz również usług publicznych, komunikacyjnej i usługowo-handlowej. W latach 1989-2020 odnotowano 13,1 mln zameldowań w ruchu krajowym, przy czym ze względu na fakt, że pewna część migracji nie jest rejestrowana, liczba jest prawdopodobnie zaniżona.

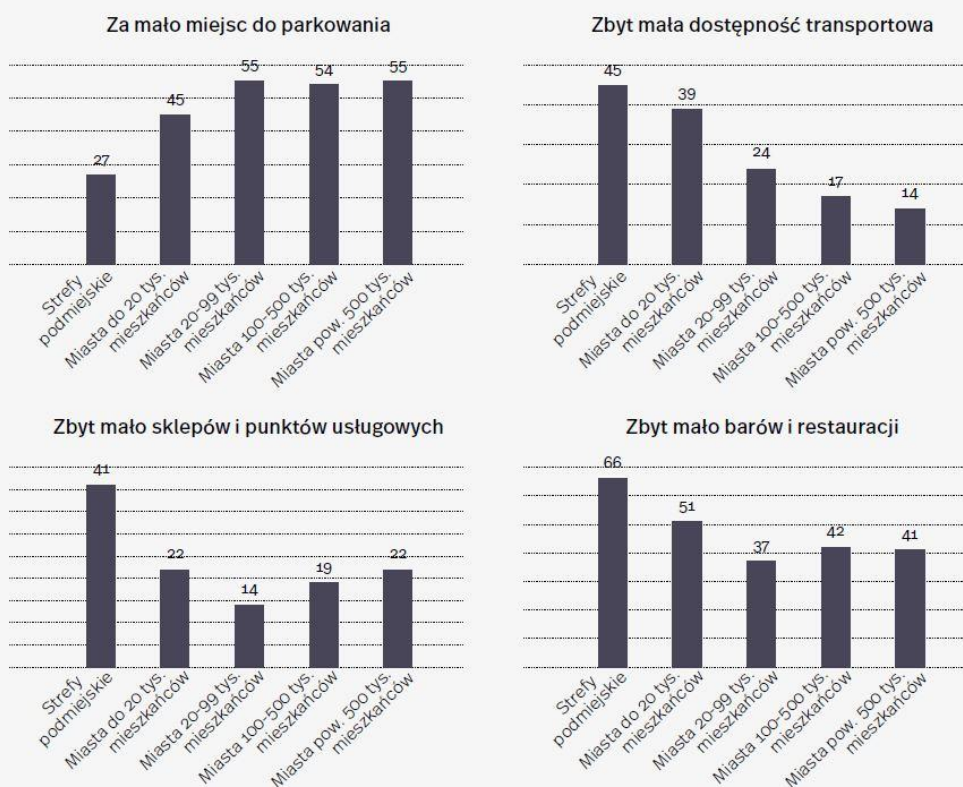
Drugą przyczyną chaosu przestrzennego jest niedostateczny stan planowania przestrzennego na poziomie lokalnym. Zaledwie 31 proc. powierzchni Polski pokryte jest gminnymi planami zagospodarowania przestrzennego. Na pozostałym obszarze buduje się na podstawie decyzji o warunkach zabudowy (tak zwanych „wuzetek”). Szacuje się, że w skali całego kraju około połowa wszystkich inwestycji budowlanych powstaje na podstawie decyzji WZ, a więc de facto poza systemem planowania przestrzennego.

Z kolei trzecią przyczyną chaosu przestrzennego jest nadpodaż terenów przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe. Na terenach przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe mogłoby zamieszkać od 59 do 135 mln osób, co znacznie przekracza roczne saldo migracji (350-450 tys. osób). Daje to silny asumpt to rozpraszania zabudowy.

Czy chaos przestrzenny doskwiera Polakom?

Z badania PIE wynika, że niska dostępność infrastruktury i brak niektórych udogodnień, a także niska jakość życia, to dwie ogólne kategorie czynników, które przeszkadzają Polakom w ich najbliższym otoczeniu. W opiniach respondentów zauważalne miejsce zajmuje również kategoria brudnej, zaniedbanej i chaotycznej przestrzeni publicznej. Oznacza to, że estetyka przestrzeni publicznej jest ważnym, choć mniej wymiernym elementem ładu przestrzennego. W tym kontekście ważne są dwa tematy: gospodarka odpadami oraz obecność reklam w przestrzeni publicznej.

➤ **Wykres 9.** Ocena dostępności ze względu na wielkość miejscowości zamieszkania respondenta (proc. respondentów zgadzających się)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie wyników przeprowadzonego badania.

Z naszego badania wynika, że koszty chaosu przestrzennego są odczuwane przez większość Polaków. Chaos przestrzenny i rozproszona zabudowa zwiększają nasze potrzeby transportowe – musimy dalej i dłużej jeździć na przykład do pracy czy placówek opiekuńczo-edukacyjnych. Zadowolenie z dostępności przestrzennej różnych miejsc jest zróżnicowane ze względu na wielkość miejscowości zamieszkania. Mieszkańcy stref podmiejskich najczęściej wskazują na zbyt słabe skomunikowanie ich miejsc zamieszkania – z taką opinią zgadza się 45 proc. mieszkańców tych obszarów. W największych miastach odsetek osób nisko oceniających dostępność transportową spada do poziomu 14 proc. Z czego to wynika? Na obszarach z rozproszoną zabudową bardzo trudne lub wręcz niemożliwe staje się zorganizowanie efektywnego transportu publicznego. Równocześnie ludzie częściej wykorzystują prywatne środki transportu. Skutkuje to kongestią drogową („korkami”) i znacznymi stratami czasu. Ciekawe jest to, że nawet w największych miastach odsetek osób dojeżdżających do pracy samochodem jest wysoki – wynosi 37 proc. w porównaniu do 56 proc. dla wszystkich mieszkańców miast. Równocześnie skutki wzmoczonego ruchu drogowego są tym, co bardzo Polakom przeszkadza. Z naszego badania wynika, że hałas uliczny, zła jakość powietrza, korki oraz brak miejsc parkingowych na co dzień obniżają jakość ich życia – mówi Paula Kukołowicz, analityczka z zespołu strategii w Polskim Instytucie Ekonomicznym.

Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny think tank ekonomiczny z historią sięgającą 1928 roku. Jego obszary badawcze to przede wszystkim makroekonomia, energetyka i klimat, handel zagraniczny, foresight gospodarczy, gospodarka cyfrowa i ekonomia behawioralna. Instytut przygotowuje raporty, analizy i rekomendacje dotyczące kluczowych obszarów gospodarki oraz życia społecznego w Polsce, z uwzględnieniem sytuacji międzynarodowej.

Kontakt dla mediów:

Ewa Balicka-Sawiak

Rzecznik Prasowy

T: +48 727 427 918

E: ewa.balicka@pie.net.pl