

Abstract

The condition of the road infrastructure in Poland after 1989 was far from satisfactory, and the number of express roads and motorways was small. A way to quickly catch up with the investment backlog was to be provided by subsequent government programmes. However, they did not bring the expected effect. The rapid development of the road transport network in Poland was only noticeable after 2008. Nevertheless, from the very beginning all investments related to the construction of the new road network have unprecedentedly interfered with agricultural production space. This interference has resulted in a number of impacts which have led to disorganisation of the production space and the existing agricultural transport networks. This, in turn, has directly contributed to the reduction of economic efficiency of agricultural holdings.

The literature research carried out led to the conclusion that there are no effective legal instruments in Poland to protect the agricultural production space from the effects of road investments. Drawing on the author's observations, experience and expert knowledge, it was assumed that the way to counteract the above mentioned phenomena is to complement the process of preparing road investments with land consolidation. In order to verify this theory, three hypotheses were formulated and then verified:

1. Proper use of land consolidation in the investment process will contribute to the reduction of investment implementation costs and the cost of subsequent road maintenance.
2. The reduction of investment and road maintenance costs will allow the financing of the consolidation proceedings in the area of road investment,
3. The combination of the investment process and land consolidation will create a sort of synergy effect by achieving the investment objective at lower or similar costs, minimising the impact on agricultural production space and improving the availability of arable land.

It was assumed that the goal of the thesis will be achieved if all the hypotheses are confirmed and the proposed way of changing the investment process will maintain similar dynamics to the current one.

The first thesis was verified by analysing the costs of preparation, implementation and subsequent maintenance of the investment of S17 Kurów - Lublin - Piaski expressway in the context of land consolidation. The analysis showed that the reduction of these costs is possible at a very significant level. Additionally, the second thesis was confirmed by comparing the reduced investment costs and potential costs of land consolidation. Also, the third thesis was positively verified: the introduction of land consolidation at the stage of investment preparation will not only reduce investment costs (whereby allowing the financing of the consolidation proceedings), eliminate most of the negative

impacts on agricultural production space, but it will also have some positive impact through reorganisation of that space and creation of new agricultural transport networks.

Keywords: land consolidations, roadside consolidations, road investments, expressways, motorways.

Mervin J. J. J.

Streszczenie

Stan infrastruktury drogowej w Polsce po 1989 r. był w stanie dalekim od zadowalającego, a ilość dróg ekspresowych i autostrad była symboliczna. Sposobem na szybkie odrobienie zaległości inwestycyjnych miały być kolejne programy rządowe, które nie przyniosły spodziewanego efektu. Intensywny rozwój drogowej sieci transportowej w Polsce zauważalny był dopiero po 2008 r., jednak od samego początku wszystkie inwestycje związane z budową nowej sieci drogowej bezprecedensowo ingerowały w rolniczą przestrzeń produkcyjną. Ingerencja ta powodowała szereg oddziaływań, które prowadziły do dezorganizacji przestrzeni produkcyjnej oraz istniejących rolniczych sieci transportowych, co bezpośrednio przyczyniało się do zmniejszenia efektywności ekonomicznej gospodarstw rolnych.

Przeprowadzone badania literaturowe doprowadziły do wniosku, że nie istnieją w Polsce skuteczne instrumenty prawne umożliwiające ochronę rolniczej przestrzeni produkcyjnej przed skutkami inwestycji drogowych. Opierając się na obserwacjach, doświadczeniu i wiedzy eksperckiej autora założono, że sposobem przeciwdziałania tym zjawiskom jest uzupełnienie procesu przygotowania inwestycji drogowych o scalenia gruntów. W celu weryfikacji tej teorii sformułowano trzy hipotezy, które następnie poddano weryfikacji:

1. Właściwe wykorzystanie instrumentu scalenia gruntów w procesie inwestycyjnym przyczyni się do zmniejszenia kosztów realizacji inwestycji oraz późniejszego utrzymania dróg,
2. Zmniejszenie kosztów realizacji inwestycji i utrzymania dróg pozwoli na sfinansowanie postępowań scaleniowych na obszarze inwestycji drogowej,
3. Połączenie procesu inwestycyjnego i scalenia gruntów wywoła efekt synergii poprzez osiągnięcie celu inwestycyjnego przy niższych lub zbliżonych kosztach, minimalizację oddziaływania na rolniczą przestrzeń produkcyjną oraz poprawę dostępności obszarów uprawnych.

Założono, że cel pracy zostanie osiągnięty, jeżeli zostaną potwierdzone wszystkie postawione hipotezy, a zaproponowany sposób zmiany procesu inwestycyjnego zachowa zbliżoną dynamikę do obecnego.

Pierwszą z tez zweryfikowano poprzez analizę kosztów przygotowania, realizacji i późniejszego utrzymania inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S17 Kurów – Lublin – Piaski w kontekście scalenia gruntów, co wykazało, że zmniejszenie tych kosztów jest możliwe na bardzo istotnym poziomie. Dodatkowo, poprzez porównanie zredukowanych kosztów inwestycyjnych i potencjalnych kosztów scalenia gruntów, została potwierdzona druga teza. Również i trzecia teza

została zweryfikowana pozytywnie, gdyż wprowadzenie scalenia gruntów na etapie przygotowania inwestycji nie tylko zmniejszy koszty inwestycyjne, które pozwolą na sfinansowanie postępowań scaleniowych, wyeliminuje większość negatywnych oddziaływań na rolniczą przestrzeń produkcyjną, ale i również pozytywnie wpłynie poprzez jej reorganizację i utworzenie nowych sieci transportu rolniczego.

Słowa kluczowe: scalenia gruntów, scalenia okołoautostradowe, inwestycje drogowe, drogi ekspresowe, autostrady.

Marcin Piłsudski