

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Zakrzewski Bernard: Program rozbudowy arterij kołowych

Źródło:

Gospodarka Zachodnia 1938 Rok 3 numer 18, strony 131-132

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

W planach miejskich uderza brak wydatków na budowę gmachów administracyjnych, zjawisko charakterystyczne, są tylko remonty pokrywane bieżąco.

Nie możemy oczywiście w miejsce programu ułożonego przez interesowane miasta, wysuwać programu potrzeb teoretycznie wykazanych, pewną wszelakoż jest rzeczą, że byłby to program o wiele szerszy i także więcej równomierny. Ale właśnie ten plan miast samych jako odpowiedzialnych za bezpieczeństwo finansowe samorządów tak dobitnie wykazuje swą skromność, że dla celów naszych jest wskazany. Są wprawdzie pewne luki z powodu nie nadesłania odpowiedzi na ankiety przez niektóre miasta, są luki z powodu braku kosztorysów, ale marża niedociągnięć może się wahać w granicach wąskich przypuszczalnie około 5%.

TECHNIKA SFINANSOWANIA INWESTYCJI

Jak wynika z zestawienia powyżej podanego pod II, suma inwestycji miejskich w Wielkopolsce wyraża się w sumie 13 619 800,— złotych, do czego należałoby doliczyć 1 005 tysięcy złotych na przyspieszenie robót kanalizacyjnych i 700 tysięcy na pokrycie 5%-owej marży braków.

Zestawiając ten program najskromniejszy, nie wiemy, czy jeszcze segregować nagłość lub kolejność. 13 do 14 milionów złotych inwestycji w miastach województwa Poznańskiego nie jest rzeczą wielką, jest rzeczą małą. Trudno określić, jaką część tej sumy miasta wyłożą z dochodów zwyczajnych, włączając w to fundusze odnowienia swych przedsiębiorstw. Przyjmijmy ją na czwartą część programu. Pozostałe z górą 10 milionów zaczerpnąć mogą miasta jedynie drogą kredytową.

W szczegółowej hierarchizacji stawiamy ze względów gospodarczych na czele inwestycje w przedsiębiorstwach, a wśród nich u góry elektrownie, dalej wodociągi, rzeźnie, gazownie, targowiska, kanalizacja. Następują inwestycje bezpośrednio nierentowne. Tu idą góra inwestycje oświatowe, wodne, uliczne, następnie opiekuńcze, sanitarne, sportowe, parkowe, inne. Jako ostateczną granicę przyjąć należy pierwszoplanowe inwestycje rentowne (5 527 500,— zł) i połowę inwestycji nierentownych (3 300 000,— zł), ogółem okragło 8 800 000,— zł, nie naruszając stanowiska zasadniczego, opartego na przeświadczeniu, że program przedstawiony jest minimalny i tylko w pozycjach indywidualnych powinien ulegać niezbędnym korekturom wniżej lub wwyż.

Zygmunt Zaleski.

INWESTYCJE DROGOWE

Bernard Zakrzewski

Program rozbudowy arterij kołowych

Zwyczaj się mawiać, że Wielkopolska, jako posiadająca najgęstsza sieć dróg kołowych, nie ma potrzeb inwestycyjnych z tego zakresu. W rzeczywistości tak nie jest. Już choćby tylko z pobieżnej obserwacji turysty samochodowego przyjść należy do wniosku, że porównanie stanu dróg (nowych) na terenie województw wschodnich ze stanem dróg (starych) w obrębie województwa poznańskiego, wypada na niekorzyść tych ostatnich. Bowiemy nowowbudowane drogi w woj. wschodnich są już dostosowane do potrzeb ruchu samochodowego, czego o większości dróg w woj. Poznańskim, niestety, powiedzieć nie można.

Drogi szutrowe doskonale wytrzymałe ruch zaprzęgowy stosunkowo lekkie i niezbyt szybkie, okazały się niewystarczającymi dla nowoczesnego ruchu mechanicznego, a to ze względu na ciężar jak i szybkość pojazdów mechanicznych. Nawierzchnia tych dróg szybko niszczeje, koszty budowy i utrzymania okazują się niewspółmiernie duże do czasu ich używania. Na zniszczonej drodze szutrowej powstają tumany kurzu, które zmniejszają pole widzenia, stają się źródłem niebezpieczeństwa w ruchu samochodowym. Drogi nasze poza niezbyt wielkimi odcinkami w obrębie miast są prawie wyłącznie drogami szutrowymi, jasnym jest zatem, że muszą ulec przebudowie, aby mogły pod względem technicznym odpowiedzieć swemu zadaniu i aby wkłady na ich budowę i utrzymanie się nie marnowały.

W zagadnieniu drogowym Wielkopolski stykają się dominanty ogólnopolskiego planu inwestycyjnego. Nie zachodzi potrzeba podkreślenia strategicznej doniosłości dobrej sieci drogowej w najbardziej na zachód wysuniętym województwie, jakim jest Wielkopolska. Również zbędne jest rozwodzenie się nad socjalną doniosłością budowy dróg, co przedstawia szczególne znaczenie dla Wielkopolski, jako dla okręgu o dużym nasileniu bezrobocia. Warto jedynie przypomnieć, że Wielkopolska, jako województwo o ożywionym tętnie życia gospodarczego, w szybszym od wielu innych województw czasie zdyskontowałaby dobrodziejstwo posiadania dobrej, nowoczesnej sieci drogowej, w którym to celu potrzebny byłby nakład znacznych kapitałów, o czym poniżej:

ZAKRES INWESTYCJI

- | | |
|---|-----------------------|
| a) Przebudowa dróg państwowych . . . | około 50 000 000,— zł |
| b) Przebudowa dróg samorządowych, wychodzących promienisto z Poznania . . . | „ 12 000 000,— „ |
| c) Uzupełnienie sieci dróg okrężnych w okolicy m. Poznania . . . | „ 3 000 000,— „ |
| d) Przebudowa i budowa mostów . . . | „ 4 500 000,— „ |

UZASADNIENIE

Z uwagi na trudność uzyskania środków finansowych na rychłą przebudowę znacznej ilości dróg, należałoby przystąpić do stopniowej ich przebudowy, rozpoczynając od arterij głównych o wielkim nasileniu ruchu i ważnym znaczeniu gospodarczym.

ad a) Z tego założenia wychodząc, uważamy, że z dróg państwowych wymaga przebudowy przede wszystkim droga nr. 17 Warszawa — Poznań — granica Państwa koło Międzychodu (w kierunku Berlina). Na tej drodze wymaga przebudowy odcinek długości 145 km w obecnych granicach województwa, a ponadto 100 km w granicach powiatów, które od 1 IV 1938 będą włączone do województwa Poznańskiego. Również drogę państwową Kostrzyn — Toruń należy zaopatrzyć w nowoczesną nawierzchnię na odcinku, który w granicach województwa poznańskiego mierzyć będzie 88 km.

Niemniej też droga państwowa nr. 16 (trakt kaliski) od Ostrowa do Kalisza i w obrębie powiatu kaliskiego, razem około 50 km, tudzież łącznikowe: Kalisz — Turek 54 km, Ostrow — Poznań 120 km i Poznań — Stęszew 17 km ze względu na intensywny ruch winny ulec przebudowie w jak najkrótszym czasie. Na przebudowę tych dróg o łącznej długości 564 km potrzeba około 50 milionów złotych.

ad b) Ponadto również drogi wychodzące promienisto z Poznania, należy zaopatrzyć w trwałą nawierzchnię, w szczególności wymieniamy:

1. drogę powiatową Poznań — Pobiedziska — Gniezno około 35 km, której budowę już rozpoczęto,

2. drogę powiatową Poznań—Buk 13 km z uwagi na to, że Buk jest punktem węzłowym dla dróg rozgałęziających się w kilku kierunkach,

3. drogę wojewódzką Kórnik — Śrem — Gostyń około 40 km, jako ważną arterię ruchu autobusowego,

4. drogę wojewódzką Poznań — Murowana Goślina i dalej powiatową przez Skoki do Wągrówca około 60 km, jako wypadową w kierunku północnym, na Nakło — Gdynię. Przebudowa tych dróg wymaga nakładu około 12 milionów złotych, której samorządy wojewódzki i powiatowe, bez wydatnej pomocy ze strony Skarbu Państwa urzeczywistnić nie będą w stanie.

ad c) Celem związania sieci dróg umocnionych, promieniujących z Poznania, a tym samym ułatwienia komunikacji miejscowości podmiejskich z Poznaniem, jako miejscem pracy oraz rynkiem zbytu produktów rolnych, należałoby co rychlej przystąpić do uzupełnienia istniejącej sieci dróg okrężnych, tak aby trzema pierścieniami w odległości mniej więcej 10, 20 i 30 km opasywały miasto, co wymaga inwestycji około 3 milionów złotych. Dla przyspieszenia roz-

budowy tych dróg samorządowych, promienistych i okrężnych, należałoby udzielić samorządom powiatowym i miastu Poznań odpowiednich subwencji z funduszy państwowych.

ad d) W związku z rozbudową i udoskonaleniem dróg wylania się pilna potrzeba przebudowy następujących mostów na Warcie: w Międzychodzie, Sierakowie, Wronkach, Obrzycku, tudzież w Pyzdrach, Koninie i Kole; ponadto zachodzi konieczność wybudowania nowych mostów w Rogalinie, Poznaniu i Pogorzeli, razem 10 mostów ogólnej długości około 1500 m, co wymagałoby wydatku około 4,5 milionów złotych.

TECHNIKA SFINANSOWANIA INWESTYCJI

Z uwagi na to, że szczegóły planowych inwestycji drogowych są czynnikiem ministerialnym znane, nie zachodzi potrzeba przedstawiania już opracowanego przez władze wojewódzkie — planu sfinansowania potrzebnych inwestycji.

Bernard Zakrzewski

INWESTYCJE ELEKTRYFIKACYJNE

Aleksander Trzeciński

Elektryfikację oprzeć o elektrownie okręgowe

Za podstawę do rozważań całości zagadnienia należy wziąć z jednej strony stan obecny elektryfikacji, z drugiej potrzeby oraz możliwości tak techniczne, jak i finansowe w ogóle.

Stan obecny należy uznać w Poznańskim za wysoce niezadowalający z punktu widzenia racjonalnego rozwiązania zagadnienia tak zgodnie w nowoczesnymi zdobyczami technicznymi, jak z elementarnymi założeniami o kalkulacji, rentowności, naturalnego rozwoju czynnych od dłuższego czasu zakładów wytwarzania elektryczności.

Jeżeli chodzi o stan przyszły, to należałoby, w imię konsekwencji, przyjąć za podstawę Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 18 III 1937 o podziale Państwa na okręgi elektryfikacyjne i przyjrzeć się jak to może wyglądać, gdyby zacząć realizację elektryfikacji oddzielnych okręgów.

Gdy mowa o elektryfikacji w ogóle, to zdanie sobie sprawy, co mamy elektryfikować, decydować będzie o wyborze mocy elektrowni, a więc o nakładzie kapitału, opłacalności przedsięwzięcia itp.

Poznańskie w ogólnej swojej strukturze ekonomicznej jest dzielnicą wybitnie rolniczą o b. małym nasileniu przemysłów, tak wytwórczych, jak i przetwarzających. Będąc położone daleko od źródeł węgla i żelaza oraz blisko granicy nie może nigdy liczyć na silny rozwój przemysłów wytwarzających, chyba, że zdobędzie się na wysiłek spożytkowania dużych zasobów węgla brunatnego, względnie wysokowartościowego torfu. A jeden i drugi surowiec posiada w dużej ilości rozsiany po całym województwie.

Inaczej przedstawia się sprawa z przemysłami przetwarzającymi. Te mają wielką przyszłość i to w oparciu o intensywnie prowadzoną gospodarkę rolną tak w zakresie różnorodnych produktów rolnych, jak i hodowli. Oczywiście, rozwiązanie zagadnienia taniej siły może sprawę tych przemysłów pchnąć b. naprzód.

Drugim ważnym elementem jest stosunek osiedli miejskich i wiejskich, oraz liczby ludności wiejskiej i miejskiej. Wyrazić to się może w konsumpcji już nie tylko siły, ale światła. Stosunek ten daje podstawę do szerszych rozważań. Poznańskie posiada na 636 miast w Polsce aż 99 miast, a więc prawie 6 części. (Do niedawna było ich 118) — czyli prawie 15%. Cyfra ta odpowiada stosunkowi ludności miejskiej całego Państwa 8.689.000 do 838.400 w miastach wielkopolskich co daje około 10%, gdy stosunek całej ludności wynosi niespełna 7%.

Łącznie inaczej przedstawia się w Poznańskim stosunek ludności wiejskiej do miejskiej; gdy pierwszej posiadamy 1.238.000, to druga wynosi 838.400, czyli stanowi 40% ogólnej ludności województwa. (Wszystkie cyfry brano na podstawie spisu ludności z 1931 r.)

Dla elektrykatora cyfry te coś mówią, gdyż poza siłą spożycie światła będzie zawsze większe w miastach niż na wsi, i poza tym cena uzyskania za światło jest przeważnie większa w mieście, niż na wsi.

Na podstawie zatem teoretycznych obliczeń można łatwo obliczyć, że elektryfikacja Poznańskiego w masztach okręgów elektryfikacji winna być imprezą dochodową.

Jeżeli zatem stoi ona dotąd tak źle, trzeba dobrze zanalizować przyczyny przeszkód, bo tylko jasne zdanie sobie z nich sprawy może istotnie posunąć rozwiązanie zagadnienia naprzód.

Obecny stan elektryfikacji przedstawia się w ten sposób, że na 99 miast (do niedawna 118 — co jest ważnym przy obliczaniu rentowności) posiada elektryczność 57 miast, zaś własne wytwórnie prądu miast 39. Na 27 powiatów tylko 3 powiaty można uznać za zelektryfikowane „jako tako“, wśród nich jeden Międzychodzki przez prąd dostarczany z Niemiec. Dwa pozostałe: Wyrzyski i Chodzieski pobierają prąd z elektrowni w Niezychowie. Czwarty powiat Bydgoski jest w trakcie elektryfikowania się przez elektrownię w Bydgoszczy. Bardzo drobnej części pow. Poznańskiego, która otrzymuje prąd z elektrowni poznańskiej, właściwie można nie liczyć.

Nie wiele pomyliły się biorąc pod uwagę obszar powiatów, liczbę ich ludności, gospodarstwa, nasilenie przemysłowe, jeżeli stwierdzimy, że wieś poznańska ma zelektryfikowaną zaledwie w 10%. Tu i ówdzie istniejące małe elektrownie prywatne dla obsługi obszarów dworskich może podnosić ten procent najwyżej o jeden.

Inaczej stosunek ten przedstawia się w miastach, gdzie duże i średnie ośrodki są zelektryfikowane i gdzie elektryfikacją zostało objęte 57 miast o 690.000 ludności czyli rachunkowo możemy powiedzieć, iż miasta poznańskie zostały w 81% zelektryfikowane. Oczywiście w rachunku tym nie bierze się pod uwagę potrzeb rozwojowych miast już zelektryfikowanych i możliwości stopnia dalszego rozwoju ich elektryfikacji, co zależne jest tak od mocy wytwórni elektrycznych, jak i środków finansowych.