

*Wśród pobożnych życzeń, jakie daje się wśród tzw. ekspertów słyszeć, że droga oddziałuje w promieniu 50 km, proza gminnego życia udowadnia, że jest to o wiele, wiele mniej. Nawet międzynarodowa droga, biegnąca przez środek lubuskiej pasywnej gminy, niczego poza spaliniami nie daje.*

## **Drogi S3 i A2 osiami rozwoju regionu.**

Powoli do lubuskich polityków dociera znaczenie zarówno przygranicznego położenia regionu, jak i dróg A2 i S3. Od lat próbuję zwrócić uwagę na istotność tych dwóch osi rozwoju województwa. Jeśli mam rację, to dane zebrane w rankingu gmin powinny potwierdzić lub zaprzeczyć tezie, że są to ważne dla rozwoju regionu szlaki komunikacyjne. Aby to sprawdzić wykorzystam metodę wskaźnika chi kwadrat. Narzędzie to pozwala weryfikować rozmaite statystyczne hipotezy. Poddam takiej analizie tezę, że droga S3 i autostrada A2 są osiami rozwoju regionu. Na wstępie zaznaczyć trzeba, że w tego rodzaju badaniach bada się słuszność antytezy. W tym przypadku badana hipoteza brzmi „ **Droga S3 i droga A2 nie są osiami rozwoju regionu**”

Dla weryfikacji tej hipotezy gminy województwa podzielono na dwie kategorie: pierwsza to gminy leżące przy drogach S3 i A2, druga to pozostałe gminy. W kilku gminach drogi te, jak w przypadku Bledzewa przebiegają na krótkim odcinku i dosyć peryferyjnie, co zwiększa prawdopodobieństwo prawdziwości hipotezy. Za mierniki rozwoju przyjąłem trzy parametry: wielkość dochodów do budżetu, wielkość zwrotu podatku PIT i CIT oraz bezrobocie. Każdy z tych parametrów jest korelowany z położeniem.

Na początek podzielono gminy według wartości dochodu do budżetu. Średnia dla województwa wynosi 2645 zł. Dla potrzeb obliczeń uznano gminy o dochodach niższych od 2500 zł za gminy o niskich dochodach. Podział gmin według tych kryteriów pokazuje tabela 1.

	A2 i S3 - TAK	A2 i S3 - NIE
Wysokie dochody	<b>11 gmin</b>	<b>30 gmin</b>
Niskie dochody	<b>11 gmin</b>	<b>31 gmin</b>

Dla takiego rozkładu gmin wartość wskaźnika chi kwadrat ma wielkość 0,06, co w języku laików oznacza prawdopodobieństwo słuszności hipotezy 50:50. Nie wchodząc w zawiłości statystycznej metodologii można powiedzieć, że teza o obojętnym dla rozwoju regionu znaczeniu dróg A2 i S3, z takim samym prawdopodobieństwem jest prawdziwa jak i nieprawdziwa.

Oczywiście czynniki historyczne mogą decydować o tym, że gminny budżet jest chudy, Dlatego warto, mając statystyki z dwóch lat, przeanalizować w kontekście drogi S3 i A2 przyrosty wpływów do gminnych budżetów.

Postawmy hipotezę, że **drogi S3 i A2 nie wpływają na wzrost dochodów budżetowych w latach 2007-2008**. Aby się o tym przekonać wziąłem dane z ubiegłorocznego rankingu i wyliczyłem wzrosty. Okazuje się, że 22 gminy odnotowały niższe wpływy budżetowe zarówno w roku 2008 jak i w 2007. Po podzieleniu, w zależności od A2 i S3, otrzymamy następujący podział:

	A2 i S3 - TAK	A2 i S3 - NIE

wzrost	<b>14</b>	<b>48</b>
spadek	<b>8</b>	<b>13</b>

W tym przypadku hipotezę, mówiącą że sąsiedztwo drogi A2 i S3 nie powoduje wzrostu dochodu do budżetu, można odrzucić z ryzykiem 85% popełnienia błędu. I znowu w języku statystycznych outsiderów można stwierdzić, że gminy „przy szosie” rozwijają się szybciej. Teza ta jest prawdziwa w odniesieniu do relacji budżetów z lat 2007 i 2008. Potwierdza to potoczne przekonanie, że droga może być osią rozwoju.

Innym parametrem wskazującym na większe szanse rozwojowe jest wysokość wynagrodzeń i dochodów firm mierzone zwrotem podatku PIT i CIT. I jak wyżej dokonano podziału gmin według zwrotu podatku PIT i CIT oraz według tego, czy znajdują się przy tych dwóch głównych trasach. Średni zwrot wynosi 368 zł, zatem za wysoki uznano zwrot o wysokości większej od 370 zł na osobę. Podział pokazuje tabela.

Tabela 3.		
	A2 i S3 - TAK	A2 i S3 - NIE
Wysoki zwrot	<b>13 gmin</b>	<b>17 gmin</b>
Niski zwrot	<b>9 gmin</b>	<b>44 gmin</b>

Dla takich danych wskaźnik chi kwadrat wynosi 6,83, co oznacza, że hipotezę (Drogi S3 i A2 nie wpływają na wysokość zwrotu podatku PIT i CIT) można z pewnością 99% odrzucić. W języku laików oznacza to, że z prawdopodobieństwem 99% można uznać pozytywnie stymulujące działanie w/w dróg na wzrost dochodów osób fizycznych i firm. Wyjątkiem od tej reguły jest 9 gmin: Bledzew, Lubiszyn, Lubrza, Nowa Sól (w), Otyń, Szczaniec, Nowe Miasteczko, Torzym, Trzciel.

Na koniec poddajmy analizie metodą wskaźnika chi kwadrat tezę, że bezrobocie nie zależy od tego, że przez gminę przebiega droga A4 lub S3. Średnie bezrobocie (odniesione do liczby mieszkańców) wynosi w lubuskim 4,59%. Przyjmując tą wartość za graniczną pomiędzy wysokim, a niskim bezrobociem, wyliczony wskaźnik chi kwadrat wynosi 3,23, co oznacza prawdopodobieństwo fałszywości hipotezy na poziomie 93%. Zaostrzając kryteria i przyjmując za wartość graniczną bezrobocia 4%, wskaźnik chi kwadrat wyniesie 6,01 co daje prawdopodobieństwo fałszywości tezy 98,5%. Zatem znowu używając języka laika, bezrobocie jest mniejsze w gminach, przez które przebiega droga S3 i A3. Dziesięć gmin stanowi wyjątek od tej reguły. Są nimi: Nowa Sól (m), Bledzew, Nowa Sól (w), Otyń, Międzyrzecz, Nowe Miasteczko, Rzepin, Skwierzyna, Słubice, Trzciel. O ile w przypadku Bledzewa i Rzepina małe oddziaływanie dróg jest zrozumiałe, to obecność w tym gronie Słubic budzi po prostu zdumienie.

Badanie liczb zdobytych dzięki rankingowi pokazuje oczywisty fakt, że zwykli ludzie i firmy potrafią wykorzystać lepiej jak władza samorządowa drogę dla swojej korzyści. Nie jest to regułą, bo są gminy, w których mieszkańcy także słabo wykorzystują szanse stwarzane przez te dwie omawiane drogi tranzytowe. Uzasadniona dosyć mocno wydaje się teza, że lubuskie władze samorządowe nie potrafią w swoim działaniu wykorzystać niezwyklej szansy, jaką jest układ drogowy województwa. I nie chodzi tu wcale o budowanie tych dróg, bo one fizycznie jako oś rozwoju istnieją, ale o takie lokowanie wysiłków intelektualnych, planistycznych i finansowych, aby gminy leżące wzdłuż tych dróg rozwijały się szybciej. Wśród pobożnych życzeń, że droga oddziałuje w promieniu 50 km, jakie daje się wśród tzw. ekspertów słyszeć, proza gminnego życia udowadnia, że jest to o wiele, wiele mniej. I nawet międzynarodowa droga biegnąca przez środek lubuskiej pasywnej gminy niczego poza spaliniami nie daje.