



Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 był największym programem realizowanym z funduszy unijnych. Aż 70 proc. dostępnych środków (prawie 20 mld euro) przeznaczonych zostało na działania związane z transportem. Dlatego to Centrum Unijnych Projektów Transportowych przeprowadziło badanie ewaluacyjne ex-post tego programu.

Infrastruktura drogowa

- Mamy do czynienia z radykalnym wzrostem liczby kilometrów dróg ekspresowych oraz autostrad w stosunku do okresu przed rokiem 2007 – powiedział Przemysław Gorgol, p.o. dyrektora CUPT, podczas seminarium „Ewaluacja – obowiązek czy istotny element wzmacniania jakości interwencji publicznych”. – Do momentu zamknięcia tej perspektywy odnotowano 46-proc. przyrost sieci autostrad oraz 80-proc. przyrost sieci dróg ekspresowych. W perspektywie 2014-2020 głównie skoncentrujemy się na uzupełnianiu luk w tej już wybudowanej sieci. Zmiana jest istotna i zauważalna.

Odbiór jakości sieci drogowej przez społeczeństwo w ostatnich latach na pewno się poprawił. Rozwój infrastruktury nie tylko pozwala na zwiększenie komfortu i skrócenie czasu podróżowania, ale też np. na zmniejszenie kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, a co za tym idzie – rozwój społeczno-gospodarczy regionów, a nawet całego państwa.

Ta wybudowana infrastruktura jest bardzo szybko wykorzystywana i wypełniana, ale przez to, że sieć nie jest kompletna, następuje odcinkowe wyczerpywanie zdolności do przejmowania ruchu. Dochodzi do częściowego lub całkowitego wyczerpywania przepustowości, która w niektórych miejscach uniemożliwia normalne korzystanie z niej.

Wiąże się to z powstawaniem tzw. wąskich gardeł w sieci drogowej. Odcinkowe rozbudowywanie ciągów drogowych powoduje, że kilometry nowych tras, o dobrych parametrach, sąsiadują ze starymi, które ograniczają przepustowość. Droga w lepszym standardzie będzie też przyciągać użytkowników, którzy w innych

okolicznościach może skorzystałoby z trasy alternatywnej.

- Wniosek, który stąd płynie, już został przełożony na perspektywę 2014-2020, czyli wypełnienie luk, które na tej sieci jeszcze są. Aby nie były to fragmenty wyrwanych odcinków infrastruktury – dodał Przemysław Gorgol.

Jest też inny negatywny aspekt tej fragmentaryczności – użytkownicy nowej infrastruktury, co zrozumiale, oczekują szybszego czasu przejazdu, co nie zawsze jest możliwe. - W krótkookresowej perspektywie konsekwencją może być pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, co podczas badania również zostało zaobserwowane – podkreślił dyrektor CUP. - Lepsze warunki, bezpieczniejsza infrastruktura, wydzielone pasy ruchu stwarzają możliwość bezpieczniejszej jazdy. Natomiast w warunkach polskich stwarza to również pewne ryzyko. Społeczeństwo generalnie uczy się dopiero korzystania z dróg szybkiego ruchu i być może jest to efekt przejściowy, ale możemy postawić taką tezę, że poprawa infrastruktury w początkowym okresie nie do końca pozytywnie wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Transport miejski

Transport miejski to kolejna grupa projektów, która wykazała się bardzo dużym pozytywnym efektem dla społeczeństwa.

- W ramach POLiŚ zakupiono ponad 500 tramwajów, zmodernizowano ponad 200 kilometrów linii tramwajowych – poinformował Przemysław Gorgol. - To są inwestycje widoczne dla pasażerów.

Te nowo zakupione środki transportu spełniały, a nawet wyprzedzały wymagania dotyczące emisji spalin, oddziaływania na środowisko, eliminowały bariery dla niepełnosprawnych.

Pomimo bardzo wysokich wskaźników zmotoryzowania w Polsce, udało się osiągnąć wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego (ok. 10 proc.) – największy w województwie małopolskim, mazowieckim, pomorskim i łódzkim. A środki w POLiŚ stanowiły aż 80 proc. wsparcia na transport zbiorowy w ogólnej puli dostępnego dofinansowania.

- Transport jest jednym z tradycyjnych obszarów wsparcia – powiedział Witold Willak, zastępca szefa wydziału ds. zamknięcia pomocy i dużych projektów Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Miejskiej i Regionalnej w Komisji Europejskiej. Podobnie będzie też w perspektywie 2014-2020. Tym razem jednak główny nacisk położono na promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w najważniejszej infrastrukturze sieciowej oraz wspieranie gospodarki niskoemisyjnej. Działania związane z rozwojem transportu publicznego będą więc kontynuowane, ale ich głównym celem będzie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń.

Dlatego w nowej perspektywie większe środki zostaną przekazane na kolej, ścieżki rowerowe i piesze, szlaki śródlądowe, transport publiczny, inteligentne systemy transportowe, transport multimodalny. Zmniejszy się natomiast wsparcie na

budowę dróg.

Na transport ogółem przeznaczone zostanie około 80 mld euro, z czego dla Polski ponad 30 mld euro. – Polska figuruje jako największy beneficjent polityki spójności, ale jest to powiązane z faktem, że mamy jeszcze ogromne potrzeby inwestycyjne do zaspokojenia – dodał Witold Willak.

[Badanie ex-post wsparcia sektora transportu w POIiŚ 2007-2013 Raport końcowy](#)

Ilona Hałucha

(na podstawie informacji z seminarium „Ewaluacja – obowiązek czy istotny element wzmacniania jakości interwencji publicznych”)