



Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zleciło w tym roku wykonanie badań ewaluacyjnych dla wybranych projektów zrealizowanych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT). Ocena z badań wypadła dobrze. Na przykład efekt w poprawie bezpieczeństwa i redukcji ryzyka katastrof w trzech badanych projektach wyraża się aż dwukrotnym spadkiem w potencjalnym zaistnieniu wypadków zagrażających ludziom i środowisku.

Badanie ewaluacyjne służy między innymi ocenie w jaki sposób zrealizowane przedsięwzięcia inwestycyjne wpłynęły na stan środowiska naturalnego i poziom życia ludzi oraz określeniu w jakim stopniu spełniły one oczekiwania społeczno-środowiskowe. Ten rodzaj badania Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zleciło Agrotec Polska Sp. z o.o. i EVEKO.

Elżbieta Kozłowska z EVEKO podkreśla, że w żaden sposób nie jest ono tożsame z oceną oddziaływania na środowisko - jest raczej tzw. miękką analizą. Raport z badań ewaluacyjnych nie ma też nic wspólnego z analizą porealizacyjną inwestycji.

Odmienne projekty z mianownikiem efektu

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego wybrało do badania sześć projektów zróżnicowanych zarówno pod względem przestrzennego rozmieszczenia w kraju, jak też ich lokalizacji w terenach zurbanizowanych i pozamiejskich. Ponadto reprezentują one zakresowo odmienne zadania. Ewaluacją objęto: obwodnicę Puław, przebudowę autostrady A6 Klucz-Kijewo, przebudowę drogi krajowej nr 7 Białobrzegi-Jedlińsk, obwodnicę północną Opola, przebudowę ulicy Autostrada Poznańska w Szczecinie (etap I i II) wraz z budową mostów na Odrze i Regalicy, obwodnicę Zachodnią Legnicy (etap ID od ul. Nowodworskiej do autostrady A4). Dwa projekty z

tej grupy zostały oddane do użytku w ubiegłym roku, pozostałe w bieżącym.

Badanie ewaluacyjne przeprowadzono w dwóch obszarach zagadnień. Pierwszy dotyczył oceny skuteczności, efektywności, użyteczności, trafności oraz trwałości zastosowanych rozwiązań ograniczających (mitygujących) negatywny wpływ inwestycji na środowisko (ze szczególnym uwzględnieniem obszarów Natura 2000) i minimalizujących ryzyko zagrożeń środowiska w wyniku katastrof komunikacyjnych. Również objął on ochronę ludzi przed negatywnymi oddziaływaniami komunikacyjnymi.

Drugi obszar badawczy dotyczył porównania sytuacji wykonanej inwestycji pod kątem skutków, jakie wyniknęłyby z jej niezrealizowania (wariant 0). W tym przypadku analizie poddano również alternatywne warianty przedsięwzięcia, które rozpatrywano między innymi na etapie studium wykonalności, w odniesieniu do sytuacji w nich przewidywanych.

Poza wyznaczonymi przez MRR obszarami badawczymi konsorcjum wykonujące raport ewaluacyjny zaproponowało wprowadzenie dodatkowego obszaru, który umożliwił porównanie na ile procedury przygotowania inwestycji zgodne przepisami poprzedniego prawa ochrony środowiska odpowiadają obecnie wprowadzanym zmianom legislacyjnym. Istotne było także określenie czy spełniono wymogi unijnych dyrektyw (tzw. ocenowej, siedliskowej i ptasiej). Na tej podstawie dla potencjalnych kolejnych beneficjentów europejskich funduszy przygotowano zalecenia do prawidłowego przeprowadzenia procedur inwestycyjnych pod kątem unijnych wymagań.

Metodologia ewaluacji

Czteroosobowy zespół realizujący badanie tworzyli specjaliści związani z transportem, ochroną środowiska i gatunków przyrodniczych, analizami zjawisk społecznych. Dla każdego obszaru badawczego zespół opracował indywidualną metodologię, w której uwzględnił przegląd dokumentów projektowych od etapu przygotowania inwestycji, po ich realizację. W trakcie badań zespół wizytował inwestycje i gromadził informacje poprzez wywiady z przedstawicielami beneficjentów i samorządów lokalnych z terenów, na których wykonano zadanie, oraz z reprezentantami miejscowych społeczności i organizacji pozarządowych. Ostatni etap badań wykonywali ankieterzy, którzy zbierali opinie w rozmowach z osobami narażonymi na negatywne oddziaływania inwestycji oraz z mieszkańcami obszarów sąsiadujących z inwestycjami. Na przykład w kwestionariuszach zapisywali uwagi respondentów na temat skuteczności ochrony hałasowej i wad zastosowanych rozwiązań. Ankieta służyła określeniu w jakim stopniu zastosowane rozwiązania poprawiły lub pogorszyły jakość i warunki życia. Ankieterzy odnotowywali również spostrzeżenia rozmówców o tym, na ile sugestie mieszkańców i reprezentantów lokalnych społeczności były uwzględniane w przygotowaniach i realizacji projektów.

Z punktu widzenia socjologicznego zaobserwowano, że poza oczywiście wysiłkiem

samych beneficjentów unijnych środków zainteresowanych poprawnym wykonaniem projektu, jakość realizowanego przedsięwzięcia zależała w dużym stopniu od zaangażowania władz lokalnych i konsultacji społecznych. Właśnie dzięki takim staraniom zdobywano większą akceptację dla wykonywanego projektu, by następnie uzyskać satysfakcję i aprobatę mieszkańców po jego zrealizowaniu.

Nieprzewidziane źródła konfliktów

Informacje, dane i opinie zgromadzone w badaniu ewaluacyjnym poddano ocenie eksperckiej. W niej między innymi porównano dane dla grup narażonych na oddziaływanie inwestycji, które mieszkają za ścianami ekranów akustycznych i bez ekranów osłaniających od trasy. Na tej podstawie udało się stwierdzić zaistnienie sytuacji nieprzewidzianej w projektowaniu, jak odbicie hałasu od ekranu przeciwhałasowego w kierunku drugiej strony drogi, gdzie nie zainstalowano równoległej ściany. To zjawisko oczywiście wywołało dyskomfortową sytuację w życiu niechronionych ekranem i wyraziło się ich spotęgowanym niezadowoleniem z wykonanej inwestycji.

Wyniki badania wskazały, że w przypadku analizowanych inwestycji wprowadzone rozwiązania i działania ograniczające (mitygujące) negatywne skutki komunikacyjne były trafne pod względem istniejących uwarunkowań środowiskowych oraz odpowiednio dobrane do potrzeb mieszkańców terenów sąsiadujących z inwestycją. Jednak, poza generalnie pozytywną oceną sytuacji, badanie wskazało również wyjątki wymagające interwencji. Tak było w przypadku obwodnicy Puław, przy której zabrakło ekranów akustycznych. Wywołało to ostrą krytykę mieszkańców terenu sąsiadującego z drogą. Ponadto badanie umożliwiło dostrzec wady bądź błędy niektórych zastosowań ograniczających skutki oddziaływania komunikacyjnego, na przykład w doborze gatunków zieleni zasadzonej na wałach akustycznych czy zieleni izolacyjnej, która jak się okazało, nie stanowi dostatecznej bariery przed hałasem czy pyleniem, bo do zasadzenia wykorzystano zbyt młode i słabe drzewa.

Podobne sytuacje zdarzyły się w przypadku urządzeń ochrony zwierząt. Z reguły ich skuteczność oceniono wysoko, jednak na jednej z badanych dróg zaobserwowano, że tunelowe przejście dla zwierząt równie chętnie wykorzystują ludzie jako połączenie pomiędzy rozdzielonymi trasą obszarami. Mało tego, przejeżdżają tamtędy motocyklami i warkotem z pojazdów odstraszały zwierzyne. Paradoksalnie w tej chwili ludzie korzystający z tego nietypowego przejścia wysuwają roszczenia do władz lokalnych o zainstalowanie w tym miejscu barier odgradzających ścieżkę od płynącego tym korytarzem cieku. Fakt ten pokazuje w jaki sposób wprowadzone celowe rozwiązanie może okazać się potencjalnym źródłem konfliktu społecznego. Taką lokalizację przejścia dla zwierząt mieszkańcy wykorzystali jako alternatywę dla poprowadzonej - dla nich mniej dogodnej w komunikacji - kładki ponad drogą.

Również nadziemne przejścia dla zwierząt stają się źródłem lokalnych waśni. Zauważono na przykład, że w przypadku jednego z wykonanych przejść migracyjnych (dużym i dobrze osłaniającym zwierzęta przed hałasem i oślepieniem)

SPOT w ewaluacji

Utworzono: czwartek, 06, listopad 2008 13:35 Agnieszka Serbeńska

mieszkańcy mają pretensję, że zostały wydane ogromne pieniądze na taką kładkę, podczas gdy zaniedbano ich potrzebę sprawnego przemieszczania się pomiędzy stronami drogi. Skutek jest taki, że mieszkańcy zaanektowali to przejście jako dojazd do pól. Siłą rzeczy przejście zmieniło przeznaczenie niweczając zakładany wcześniej efekt ekologiczny. Zatem konflikt występuje nie tylko pomiędzy społecznościami a instytucjami i organizacjami odpowiedzialnymi za realizację samej inwestycji. Jak zauważył zespół ewaluacyjny, jego powstanie należy też przewidywać na styku potrzeb bytowych ludzi i przyrody.

W przypadku inwestycji transportowych dopiero po upływie pewnego czasu można realnie ocenić efekty zastosowanych rozwiązań minimalizujących negatywne skutki oddziaływań. Jednak na podstawie porównania skali poniesionych nakładów na zabezpieczenia i już osiągniętych efektów, zespół ewaluacyjny ocenia, że sposób ich zaplanowania i wykonania daje gwarancję skuteczności. Podkreśla również ich trwałość, oczywiście pod warunkiem, że zarządcy dróg będą je odpowiednio eksploatowali i na bieżąco dokonywali prac konserwatorskich, takich jak naprawy w ubytkach ekranów akustycznych czy pielęgnacja roślinności na przejściach dla zwierząt i w pasach izolacyjnych.

Agnieszka Serbeńska