

Po co nam polityka infrastrukturalna?

Utworzono: piątek, 19, maj 2017 11:12



- Polityka infrastrukturalna państwa jest bardzo słaba – powiedział dr Michał Wolański z SGH podczas seminarium „Ewaluacja – obowiązek czy istotny element wzmacniania jakości interwencji publicznych”, zorganizowanego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie. – Sukcesem ostatnich kilkunastu miesięcy jest to, że odtworzony został departament, który zajmuje się polityką transportową.

W sferze przewozów w Polsce widoczna jest dominacja transportu drogowego, znacznie większa niż w innych krajach UE i wciąż rosnąca. Bazuje się na jednym środku transportu, a nie na zarządzaniu intermodalnym. A wybór projektów do realizacji nie jest do końca racjonalny – o ich wyborze często decyduje stopień przygotowania danej inwestycji (posiadane projekty, uzyskane decyzje). Skutkuje to tym, że drogi nie są budowane tam, gdzie są najpotrzebniejsze, ale tam, gdzie można to najłatwiej i najszybciej, a nieraz najtaniej zrealizować.

Nie wykorzystuje się też w odpowiednim stopniu analizy kosztów i korzyści w wyborze, gdzie i co budować. - Problemem jest też duża liczba wypadków – kontynuował dr Wolański. – To, że w 2016 roku wzrosła liczba wypadków, pokazuje konieczność kompleksowego myślenia o interwencji.

W innych gałęziach transportu jest chyba jeszcze gorzej: remontowana jest infrastruktura kolejowa, ale nie ma długofalowej strategii dotyczącej klienta. Nie poprawia się oferta przewozowa – pociągi jeżdżą rzadko, a usługa jest stosunkowo droga.

- W większości miast występują też spadki przewozów w komunikacji miejskiej – dodał Michał Wolański. – Są nieliczne miasta, które są lokomotywami wzrostu, ale nie wiadomo czy dzięki realnym efektom, czy dzięki przelicznikom.

Najbardziej wiarygodne dane pochodzą ze sprzedaży biletów. Tymczasem w

Po co nam polityka infrastrukturalna?

Utworzono: piątek, 19, maj 2017 11:12

Warszawie w 2016 roku sprzedano tylko o 0,6 proc. biletów więcej niż w 2015, po pierwszym pełnym roku funkcjonowania II linii metra.

Autobusowy transport publiczny poza miastami niestety w ogóle nie jest przedmiotem polityki spójności – nie ma pomysłu na zmiany i sytuacja jest coraz gorsza.

Rozwój infrastruktury powinien nie tylko poprawiać jakość życia, ale także poziom społeczno-gospodarczy. Nie wystarczy zatem wybudować X kilometrów dróg. Trzeba najpierw odpowiedzieć na pytanie, czy budowa konkretnej drogi przyczyni się do rozwoju danego regionu. Kolejne, niezwykle ważne pytania to: jak długo budowa dróg będzie efektywna ekonomicznie? Czy należy budować drogi szybkiego ruchu na odcinkach, gdzie nie ma dużego natężenia ruchu? I jaka jest skala indukowania ruchu drogowego? Być może w wielu miejscach wystarczyłyby, zamiast dróg ekspresowych, trasy o przekroju 2+1. W miastach buduje się też coraz więcej „miejskich autostrad”, zaekranowanych tuneli dla samochodów, zapominając, że mieszkańiec miasta to nie tylko kierowca. Na razie bardzo rzadko w miastach zdarzają się projekty odwrotne, czyli zwężanie ulic.

- Czy to, że budujemy coraz więcej dróg powoduje, że mamy coraz wygodniejszy transport, czy to, że jeździmy coraz więcej? – pytał Wolański. Jeśli drogi są lepsze i poprawia się komfort jazdy, ludzie zaczynają dojeżdżać z jeszcze większych odległości. Często zdarza się, że po zakończeniu wielomilionowych inwestycji, korki nie znikają, bo natychmiast przybywa tam samochodów. Dużym problemem jest wypadkowość w transporcie i nieznajomość jego pierwotnej przyczyny, a także niska poprawa oferty przewozowej po ogromnych inwestycjach w komunikację zbiorową.

Bardzo ważne jest tworzenie polityki transportowej, zamiast jedynie rozdysponowania środków unijnych, które "trzeba przecież na coś wydać". Konieczna jest odpowiedź na pytanie: co i jak chcemy osiągnąć? Bo może się okazać, że samo realizowanie inwestycji nie wystarczy, żeby poprawić wskaźniki mobilności i bezpieczeństwa. Trzeba też już teraz zastanowić się, co będzie, kiedy środków unijnych zabraknie.

Ilona Hałucha

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