



Infrastruktura transportowa jest istotna dla gospodarki, daje szereg korzyści, poprawia dostępność do edukacji i rynku pracy, efektywność podróżowania itd. Powstanie nowej infrastruktury samoistnie kształtuje też nawyki transportowe ludzi, którzy natychmiast ją zagospodarowują. Ale czy da się jednoznacznie stwierdzić, że każde pieniądze wydane na infrastrukturę zwrócą się z korzyścią dla gospodarki?

- GDDKiA była jednym z największych beneficjentów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – powiedziała Agnieszka Waclawiak, naczelnik Wydziału Projektów Unijnych w Departamencie Inwestycji GDDKiA, podczas seminarium „Ewaluacja – obowiązek czy istotny element wzmacniania jakości interwencji publicznych” w Warszawie. – Prowadzono blisko 50 projektów unijnych z dofinansowaniem, wybudowano prawie 2 tys. dróg szybkiego ruchu.

Do zrealizowania były wskaźniki produktu (liczba km dróg, obiektów inżynierskich), a także wskaźniki rezultatu (oszczędność czasu w przewozach pasażerskich i towarowych, liczba wypadków i ofiar śmiertelnych na przebudowanych drogach).

Ważnych danych dostarcza m.in. Generalny Pomiar Ruchu, przeprowadzany na drogach co 5 lat. Okazało się, że choć w okresie 2010-2015 ruch wzrósł o ok. 14%, to jednak poprawiły się warunki na drogach jednojezdniowych - długość sieci najbardziej obciążona ruchem zmalała. W tym czasie na 2700 km dróg (w tym A i S), stanowiących ok. 15% sieci, odbywało się aż 40% przewozów.

Pewnie nikt nie ma wątpliwości, że budować trzeba, bo to warunek konieczny dla rozwiniętych i konkurencyjnych gospodarek. Pytanie brzmi tylko: jak zrobić to mądrze i efektywnie, żeby wydane środki zwróciły się z korzyścią.

- Przeinwestowanie w infrastrukturę powoduje nadmierne zaangażowanie kosztów inwestycyjnych oraz w fazie eksploatacyjnej – wyjaśnił dr Artur Rudnicki, specjalista ds. transportu w Inicjatywie JASPERS. – Każda złotówka wydana niepotrzebnie na

coś, co nie daje nam stopy zwrotu, jest pewną stratą dla gospodarki.

Projekty infrastrukturalne nie mogą być ani przewymiarowane, bo generują niepotrzebne koszty, ani za małe, bo nie rozwiążą istniejących problemów transportowych.

- Dzisiaj mamy politykę resortową: brać kolejowa ma jedną wizję, brać drogowa ma drugą wizję, brać wód śródlądowych ma trzecią – powiedział dr Rudnicki. – A trzeba zapewnić transport osobowy i towarowy o jak najmniejszym koszcie jednostkowym dla gospodarki. Być może da się oszacować, czy najpierw droga, czy kolej, a jeśli drogi wodne to kiedy i jakim kosztem. Analiza kosztów i korzyści jest stosunkowo dobrym narzędziem zarówno do planowania inwestycji, jak i ich skalowania.

W Polsce powstaje wiele raportów oceniających wydatkowanie środków unijnych, ale rekomendacje w nich zawarte nie są wdrażane lub tylko w niewielkim stopniu, najczęściej te dotyczące kwestii operacyjnych, technicznych, porządkujących.

- Problemem jest, aby wyniki tych ewaluacji zastosować do tworzenia lepszego prawa i lepszego funkcjonowania polityki – powiedział dr Piotr Żuber z Uniwersytetu Warszawskiego. – Powinniśmy stopniowo przechodzić od ewaluacji poszczególnych projektów i ich bezpośrednich rezultatów związanych z czasem czy przejazdem, w kierunku prowadzonej polityki i rozwoju społeczno-gospodarczego.

Kluczowe jest nie to, że dzięki budowie drogi skrócił się przejazd danego odcinka o 10 minut, ale w jaki sposób wpłynęło to na rozwój danego obszaru, a także szerzej: jaki to ma efekt na poziomie ogółośeuropejskim. Sama budowa infrastruktury tego rozwoju nie zapewni.

Co więcej, dr Żuber wyjaśnił, że należy na sprawę infrastruktury patrzeć wielowymiarowo, tzn. nie tylko z perspektywy tych, którzy zyskali nowe drogi i poprawili wskaźniki bezpieczeństwa czy dostępności, ale także tych, którzy prowadzili działalność gospodarczą wzdłuż starych dróg, z których, po wybudowaniu autostrad, korzysta już tylko lokalna społeczność. Obliczyć, jakie są ich straty.

- Wraz z rozwojem społeczno-gospodarczym, infrastruktura ma coraz mniejsze znaczenie, kiedy wszędzie osiągniemy już zadowalający, podobny poziom dostępności – dodał dr Żuber. - Wtedy infrastruktura jest już tylko czymś, co należy dobrze wykorzystać dla realizacji strategii rozwoju.

Wszak w zrównoważonym rozwoju regionów nie chodzi tylko o to, aby pozytywne efekty inwestycji nadal kumulowały się tylko w dużych miastach i na węzłach sieci transportowych, ale także na pozostałym obszarze.

- Infrastruktura transportowa jest warunkiem koniecznym, ale niewystarczającym do rozwoju – podkreślił Piotr Rosik z Polskiej Akademii Nauk. – Produktywność infrastruktury maleje wraz z wydłużaniem sieci.

Inwestycje skrojone na miarę

Utworzono: czwartek, 25, maj 2017 11:21

- Nie ma strategii całościowej dotyczącej całego sektora transportu – stwierdził dr Rudnicki. – Jeśli nie wiemy, co chcemy osiągnąć na poziomie kraju, to mamy do czynienia z przypadkowymi efektami, które nie są mierzone w skali gospodarki. Mamy nadal do czynienia z Polską resortową.

Na razie cieszymy się z tego, że budujemy i mamy coraz więcej dobrej jakości dróg. One są niezbędne, aby kraj mógł się rozwijać. Ale należy trzymać rękę na pulsie i wyczuć moment, kiedy dalsze rozbudowywanie nie da nic, oprócz wysokich kosztów utrzymania. Już teraz projekty są optymalizowane, a więc dobierana jest właściwa liczba pasów, węzłów, przejść dla zwierząt, aby nie przesadzić z wymiarami inwestycji. Nadejdzie jednak taki czas, kiedy pojawienie się nowej drogi to będzie za mało, a mieszkańcom posłuży ona najwyżej do wyjazdu w inne miejsce. Potrzebny jest plan, który pozwoli to, co już mamy lub wkrótce będziemy mieć, jak najlepiej wykorzystać.

Ilona Hałucha

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