



Projekt FS 2004/PL/16/C/PT/001
autostrada A-2 Konin-Emilia



Projekt FS 2004/PL/16/C/PT/001
autostrada A-2 Konin-Emilia

BADANIE EWALUACYJNE

JAKIE SĄ NAJWAŻNIEJSZE REKOMENDACJE USPRAWNIEŃ PROCESU ZARZĄDZANIA PROJEKTAMI TRANSPORTOWYMI?

- 1: Skoordynowanie działań planistyczno-programowych w transporcie
Działania: Uporządkowanie oraz poprawa metod sporządzania dokumentów strategicznych. Zapewnienie ścisłej koordynacji w planowaniu i programowaniu rozwoju transportu w Polsce, zarówno w zakresie rozwoju poszczególnych sektorów transportu, jak i spójności działań inwestycyjnych prowadzonych ze środków unijnych i krajowych.
- 2: Intensyfikacja działań na rzecz optymalnego kształtu projektów
Działania: Wprowadzenie systemu, w którym o przydziale środków na modernizację infrastruktury decydowałyby wyniki analizy ekonomicznej oraz inne kryteria dot. zgodności z celami strategicznymi polityki transportowej oraz rozwoju regionalnego. Dążenie do tego, aby dokumentacja techniczna miała optymalny charakter (odpowiednie kształtowanie warunków umów, dialog z projektantami, inspirowanie wymiany doświadczeń oraz promowanie nowych rozwiązań). Rozważenie celowości wprowadzenia instytucji niezależnego weryfikatora dokumentacji.
- 3: Wprowadzenie mechanizmów współpracy w administracji rządowej w celu rozwiązywania problemów związanych z inwestycjami
Działania: Zorganizowanie zespołów roboczych, wyznaczenie koordynatorów lub pełnomocników, którzy na bieżąco identyfikowaliby pojawiające się problemy na tle współpracy instytucji wchodzących w skład administracji rządowej. Poprawa relacji między instytucjami zaangażowanymi w realizację projektów infrastruktury transportowej (m.in. wymiany i staże, wspólne wyjazdy). Instytucjonalne wzmocnienie beneficjentów, w tym m.in. poprzez wzmocnienie mechanizmów motywacyjnych. Podnoszenie kompetencji pracowników lub/i stworzenie możliwości zatrudniania doradców branżowych. Przekazywaniu nowych instrukcji powinny towarzyszyć szkolenia pozwalające na przedyskutowanie wprowadzanych zmian.
- 4: Uproszczenie zasad finansowania inwestycji transportowych
Działania: Zmniejszenie liczby źródeł finansowania inwestycji transportowych, w tym zwłaszcza drogowych. Rozważenie celowości dalszego wykorzystywania rezerwy integracyjnej do finansowania inwestycji „rządowych”. Wprowadzenie mechanizmu pozwalającego na elastyczne przesuwanie środków w ramach dostępnych limitów między inwestycjami.
- 5: Wprowadzenie zmian legislacyjno-organizacyjnych likwidujących bariery w realizacji inwestycji
Działania: Otwartości inwestorów w prowadzeniu prac studialnych i lokalizacyjnych, czyli „przy otwartej kurtynie” (tzn. upowszechnianie w Internecie informacji o realizowanych inwestycjach oraz prowadzenie dyskusji ze społecznościami lokalnymi i szczegółowe, merytoryczne uzasadnianie dokonywanych rozstrzygnięć). Prawne uporządkowanie zasad uzgodnień z tzw. gestorami urzędów obcych. Poszukiwanie i stosowanie rozwiązań, które zachęcać będą wykonawców do sprawniejszego działania, poszukiwania lepszych i tańszych rozwiązań. Dokonanie konkretnych zmian w przepisach dotyczących zamówień publicznych oraz pozyskiwania nieruchomości dla inwestycji transportowych.

Badanie zrealizowane zostało na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego przez firmę KANTOR Doradcy w Zarządzaniu sp. z o.o. w okresie luty - czerwiec 2008.
Pełna wersja raportu dostępna jest na www.ewaluacja.gov.pl (w Bazie badań ewaluacyjnych).

www.funduszeuropejskie.gov.pl www.mrr.gov.pl media@mrr.gov.pl www.ewaluacja.gov.pl



PUBLIKACJA WSPÓLFINANSOWANA
ZE ŚRODKÓW EUROPEJSKIEGO
FUNDUSZU ROZWOJU REGIONALNEGO



OCENA PROCESU ZARZĄDZANIA PROJEKTAMI INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

w kontekście realizacji Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004–2006

- Ocena spójności dokumentów strategicznych i programowych
- Ocena realizowanych projektów, w tym m.in. ocena trwałości, efektu synergii, efektów mnożnikowych dla gospodarki
- Ocena instytucjonalna i identyfikacja barier w systemie wdrażania projektów
- Opracowanie „cyklu życia inwestycyjnego projektu transportowego”

W ramach badania przeanalizowano łącznie 208 inwestycji transportowych, w tym:

- 36 projektów unijnych realizowanych przez GDDKiA lub PKP PLK w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego - Transport oraz Funduszu Spójności (w tym w ramach ISPA), które są dofinansowane przez UE kwotą ponad 3,5 mld EURO, w tym 10 kolejowych oraz 26 drogowych.
- 44 dużych inwestycji krajowych realizowanych w latach 2004–07 bez udziału środków unijnych (w tym 9 kolejowych i 35 drogowych).
- Dodatkowo, na potrzeby oceny efektu synergii przebadano 128 inwestycji, tj.:
 - mniejsze zadania (> 10 mln PLN) leżące w korytarzach transportowych, w których zlokalizowane są projekty unijne,
 - drogowe i kolejowe projekty kluczowe ujęte w perspektywie 2007–2013 w ramach Programów *Infrastruktura i Środowisko* oraz *Rozwój Polski Wschodniej*.

Realizując badanie zastosowano szerokie spektrum standardowych metod i narzędzi badawczych, takich jak:

- analiza dokumentacji (programowej, sprawozdawczej i projektowej),
- wywiady indywidualne i grupowe oraz wywiady telefoniczne z podmiotami zaangażowanymi (bezpośrednio i pośrednio) w realizację inwestycji transportowych, czyli z administracją publiczną, zarządcami infrastruktury, przewoźnikami oraz użytkownikami infrastruktury,
- kwestionariusze i ankiety,
- panele ekspertów oraz
- burze mózgów.

W oparciu o powyższe metody wypracowane zostały specjalistyczne narzędzia odnoszące się do szczegółowych zagadnień badawczych.

