

Jak wypada ogólna ocena projektów objętych badaniem?

- Praktycznie wszystkie projekty objęte badaniem realizują założenia strategiczne (po części rezultat dość ogólnego sformułowania celów w dokumentach strategicznych i programowych).
- Problemem jest – w przypadku części projektów – mało kompleksowe podejście do realizacji celów strategicznych, a także skuteczność ich osiągania.
- Jako najbardziej trafne, efektywne i skuteczne wskazano inwestycje drogowe w ciągach autostrad A-2, A-4 oraz dróg ekspresowych S-7, S-8, S-17 oraz inwestycje kolejowe związane z modernizacją linii E-65 oraz połączeń Warszawy z Łodzią i Okęciem.



Projekt FS 2000/PL/16/P/PT/005
droga ekspresowa S-1 Bielsko-Biała – Cieszyn



Projekt FS 2000/PL/16/P/PT/002
linia E-20 Mińsk Mazowiecki – Siedlce

Czy pozytywne zmiany wywołane przez inwestycje transportowe będą trwałe?

W trakcie badania zidentyfikowano szereg czynników, które rodzą wątpliwości w zakresie pełnej skuteczności wdrożonych projektów lub nawet mogą stanowić zagrożenie dla trwałości ich efektów. W odniesieniu do kolei te czynniki dotyczą przede wszystkim:

- skromnej oferty przewozowej oraz braku odpowiedniego taboru zdolnego wykorzystać parametry modernizowanych linii,
- braku wielosystemowych lokomotyw, co zmniejsza efektywność inwestycji przygranicznych,
- wysokiego poziomu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej,
- ograniczonego zakresu dostosowania infrastruktury do potrzeb ruchu aglomeracyjnego.

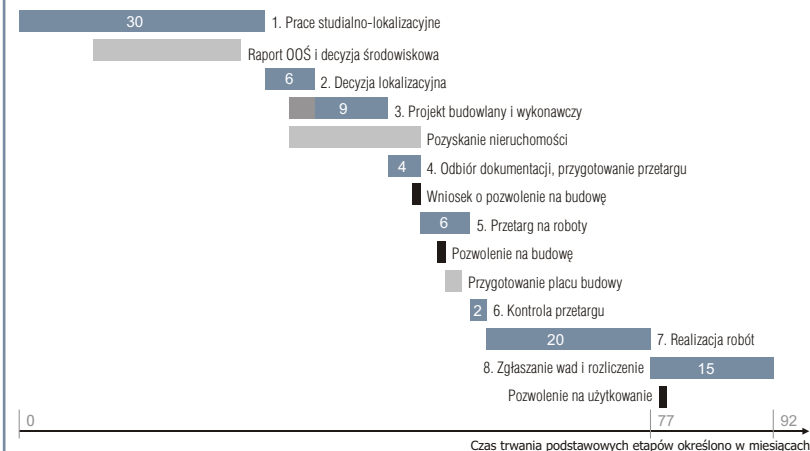
W zakresie dróg główne wątpliwości dotyczą wciąż zmieniających się strategii w zakresie kolejności i terminu budowy odcinków autostrad i dróg ekspresowych, co:

- czasem prowadzi do sytuacji, gdy pełne wykorzystanie zrealizowanych już projektów uzależnione jest od dodatkowych działań, w tym realizacji kolejnych etapów,
- rodzi pytania odnośnie celowości i sensowności podejmowania niektórych inwestycji (np. budowy niektórych odcinków dróg ekspresowych o przekroju jednojezdniowym czy zakresu modernizacji dróg, które służyć mają jako drogi alternatywne dla autostrad).

W obu sektorach nadal aktualny jest problem z zapewnieniem wystarczających środków na utrzymanie zrealizowanej infrastruktury.

Ile standardowo trwa cykl inwestycyjny dla projektu transportowego?

Bazując na wnioskach z analizy badanych projektów, aktualnych rozwiązaniach prawnych oraz doświadczeniach i rozwiązaniach zagranicznych ustalono, iż przeciętnie (w wersji „rozsądnie” optymistycznej) **cykl życia inwestycyjnego projektu transportowego w Polsce trwa 92 miesiące**, przy czym ponad połowę tego czasu zajmują prace przygotowawcze (konceptyjno-projektowe oraz uzyskanie różnych decyzji administracyjnych). Opracowane w ten sposób narzędzie powinno być wykorzystane przy ogólnym planowaniu działań inwestycyjnych oraz weryfikacji nierealistycznych harmonogramów. Ponadto, towarzyszący mu opis poszczególnych etapów projektu może służyć jako materiał do przemyśleń i podstawa doskonalenia procesów inwestycyjnych i poszukiwania efektywniejszych rozwiązań organizacyjno-prawnych.



Czy realizacja projektów transportowych prowadzi do efektu synergii?

Ocena ewaluatorów przeprowadzona indywidualnie dla każdego z 36 projektów ukazała, że:

- projekty unijne wkomponowują się w inwestycje krajowe na poziomie satysfakcjonującym,
- wyniki poprawiają się jeszcze po uwzględnieniu w ocenie inwestycji okresu 2007–13,
- objęcie równoczesną analizą dróg i kolei nie zmienia wyników w sposób znaczący, co prowadzi do wniosku, że planowanie rozwoju tych sektorów nie jest w pełni koordynowane.

Czy realizowane projekty prowadzą do maksymalizacji efektów mnożnikowych dla rozwoju gospodarki?

Porównanie projektów FS i SPO-T z wybranymi projektami „alternatywnymi” (realizowanymi bez udziału środków unijnych albo objętymi PO IiŚ), z uwzględnieniem cech charakteryzujących inwestycję generującą najsilniejsze impulsy dla gospodarki, wykazuje jednoznacznie, że nie wszystkie projekty unijne przyczynią się do pobudzenia kolejnych inwestycji w gospodarce (wśród projektów o najwyższych wskaźnikach ponad 60% stanowią projekty „alternatywne”). Najniższe wskaźniki osiągnęły niektóre projekty ISPA oraz mniejsze inwestycje SPO-T.