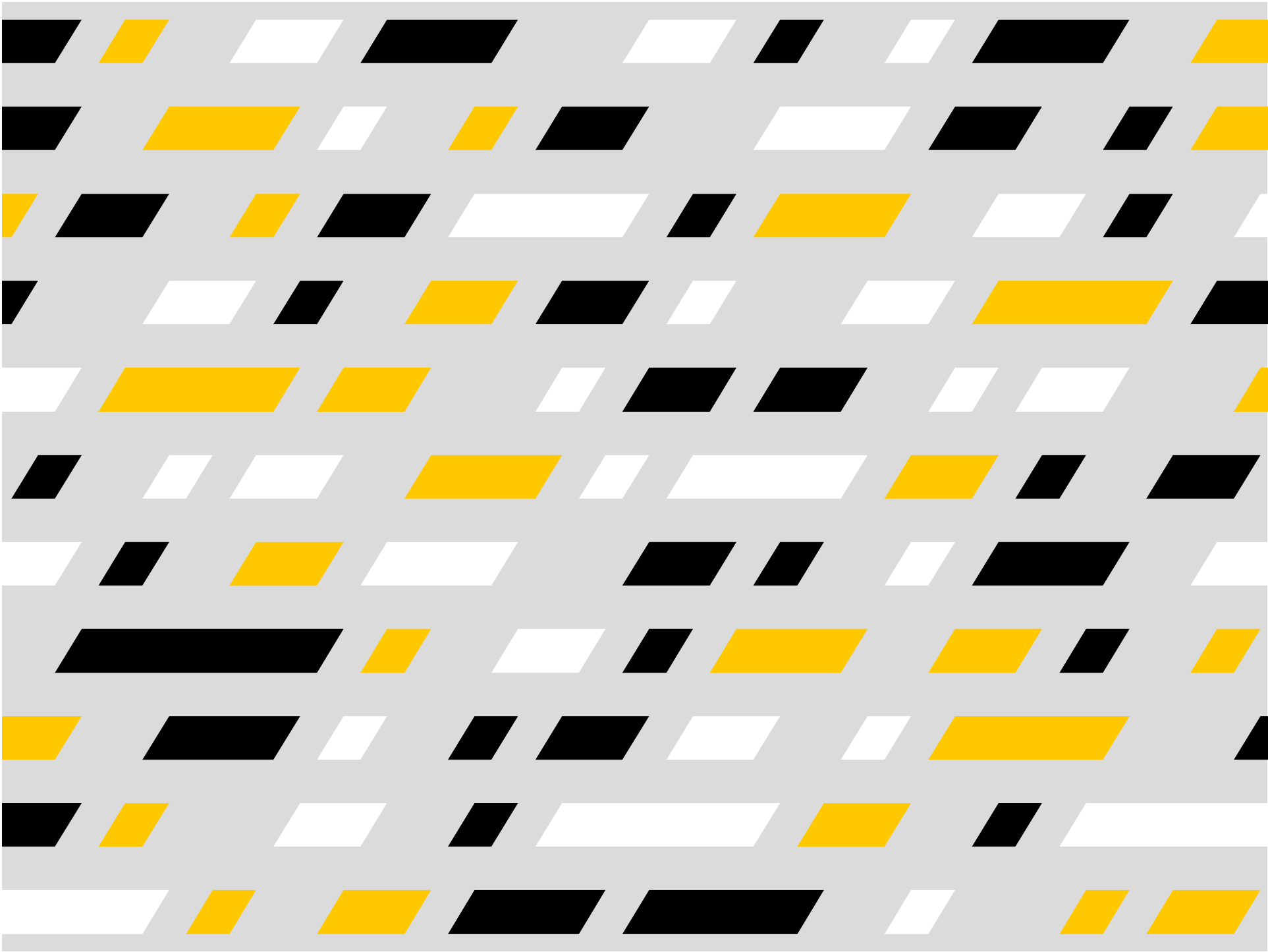




WOLAŃSKI



EWALUACJA WPŁYWU INWESTYCJI TRANSPORTOWYCH NA ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY



**Fundusze
Europejskie**



**MINISTERSTWO
ROZWOJU**

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne





O MNIE

- Adiunkt w Katedrze Transportu SGH, ekonomista transportu
- Konsultant-ewaluator, przedsiębiorca
- Poszukiwacz wyzwań

O PREZENTACJI

- Przedstawienie wyników badania z 2017 r.
- Dygresje dotyczące procesu ewaluacji
- Wnioski dotyczące polityki transportowej oraz wpływu transportu na rozwój gospodarczy

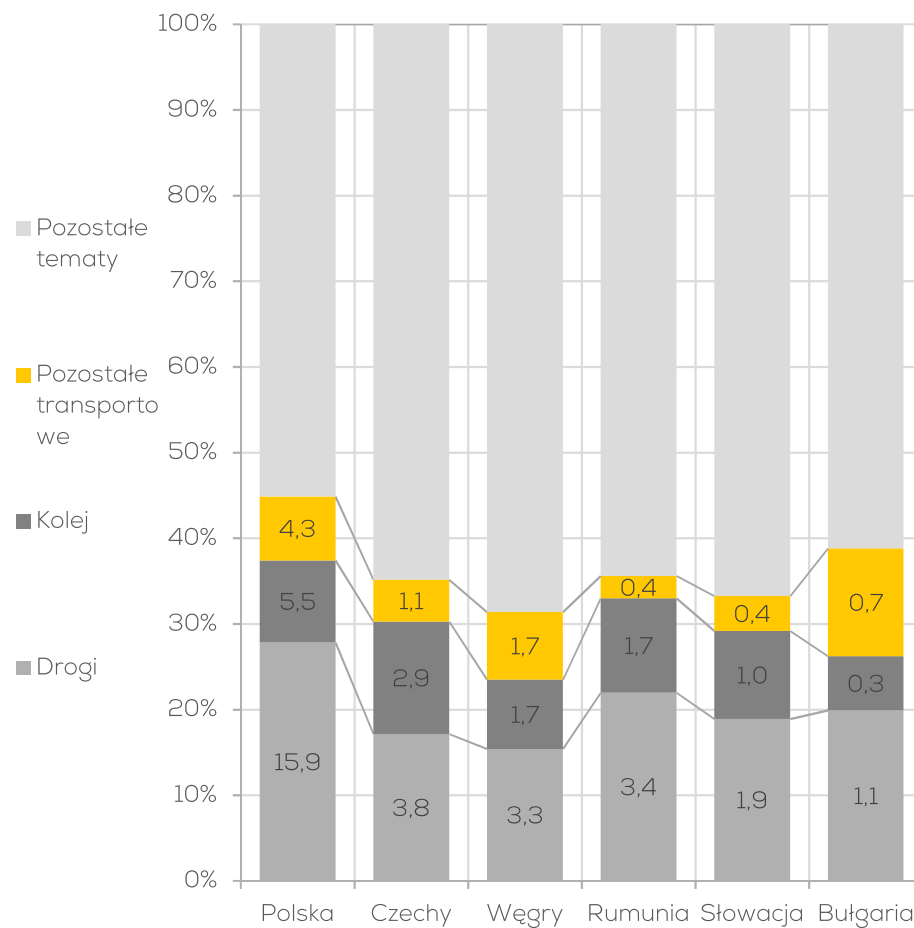


CEL I METODYKA BADANIA

- **Cel:** ocena wpływu polityki spójności na rozwój transportu w latach 2007-2013
- Modele regresyjne
- Modele SPSM
- Panel internetowy CAWI
- Studia przypadków
- Panele ekspertów
- Analizy przestrzenne GIS
- Wizje lokalne
- Wywiady IDI
- Analiza danych zastanych

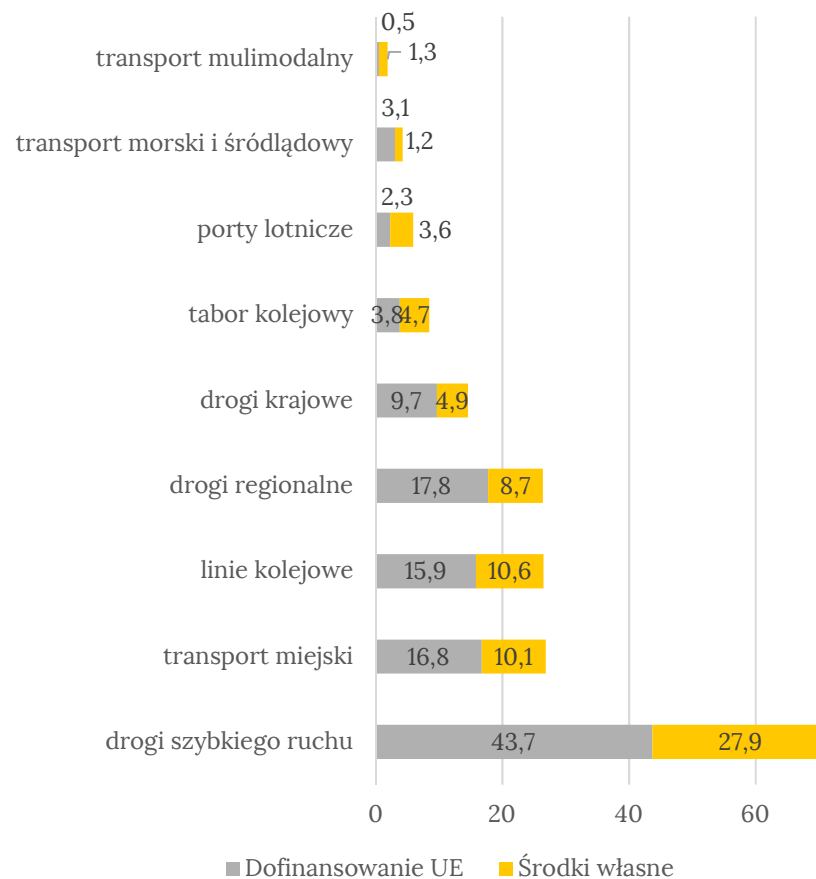
BARDZO WYSOKIE WYDATKI POLSKI NA INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ W PORÓWNANIU Z NOWYMI KRAJAMI UE

Rysunek 1. Alokacja środków na transport w ramach celu konwergencji w Polsce i wybranych krajach UE



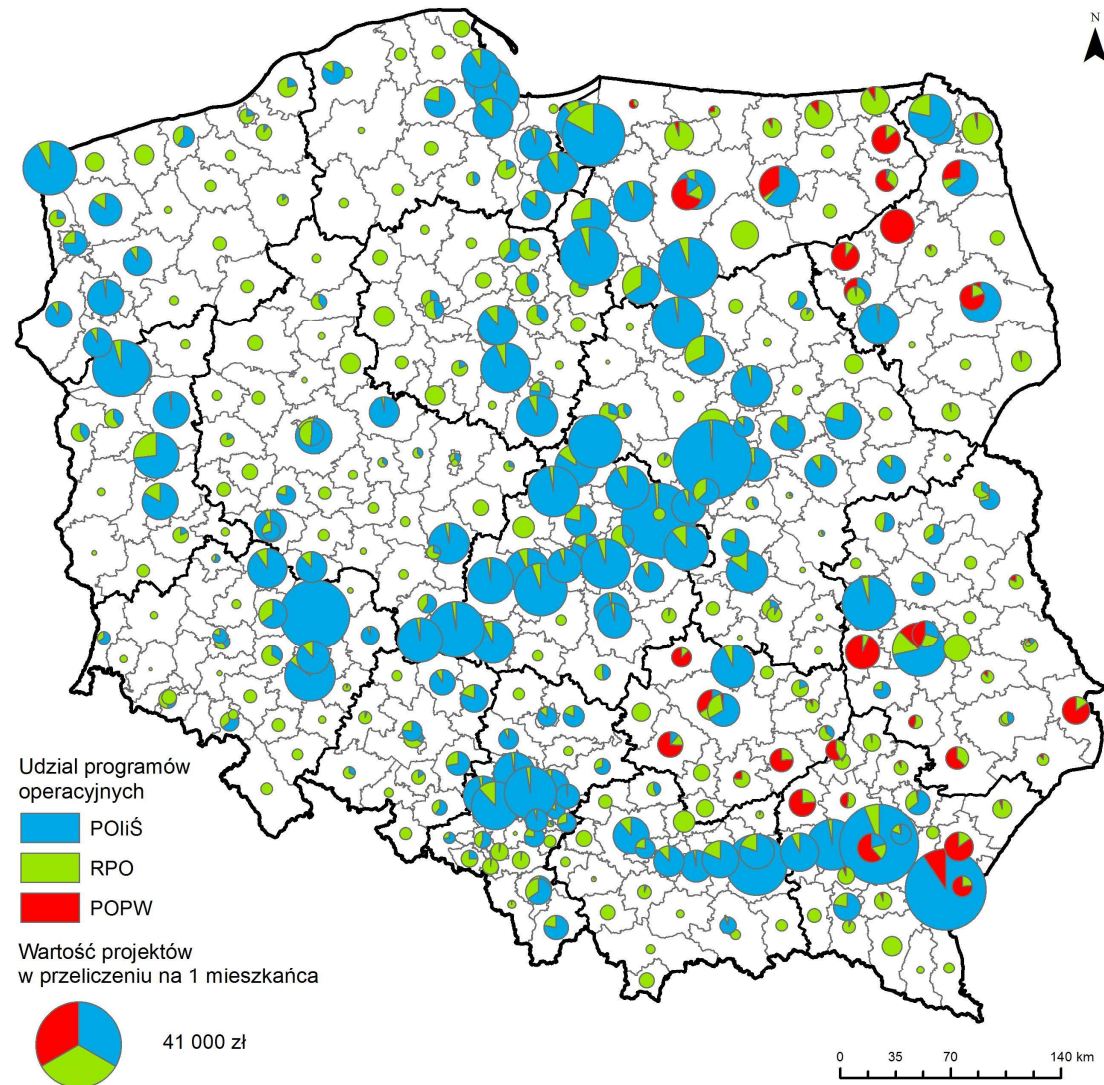
DOMINACJA TRANSPORTU DROGOWEGO WŚRÓD INWESTYCJI

Rysunek 2. Wartość projektów transportowych ogółem i dofinansowanie UE w podziale na priorytety. [mld zł]



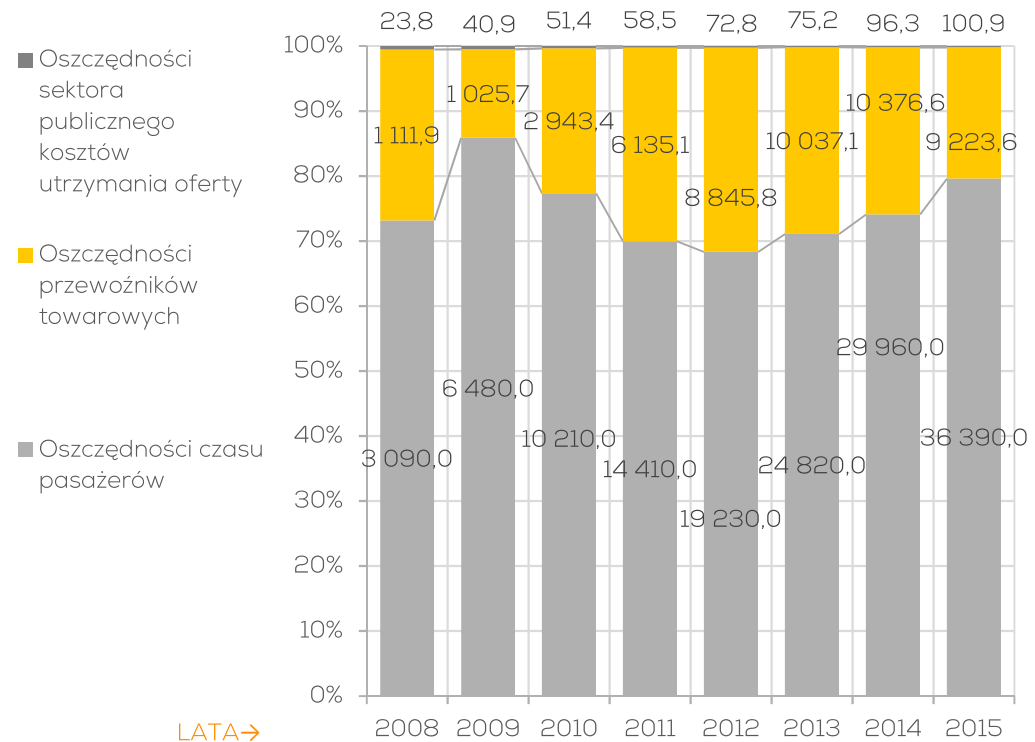
DUŻE INWESTYCJE ZNIEKSZTAŁCAJĄ DANE
NA TEMAT WIELKOŚCI INTERWENCJI

Rysunek 3. Struktura przestrzenna wartości projektów transportowych ogółem na mieszkańca i udziału poszczególnych programów operacyjnych.



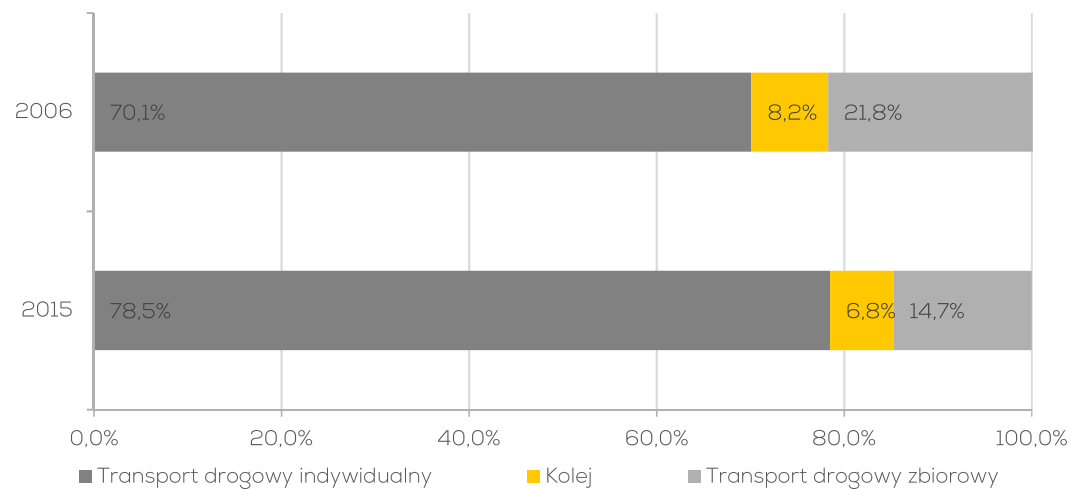
**BARDZO WYSOKIE KORZYŚCI –
GŁÓWNIE DLA OSÓB PODRÓŻUJĄCYCH**

Rysunek 4. Struktura oszczędności uzyskanych dzięki realizacji inwestycji w ramach NSRO 2007-2013 (mln zł)



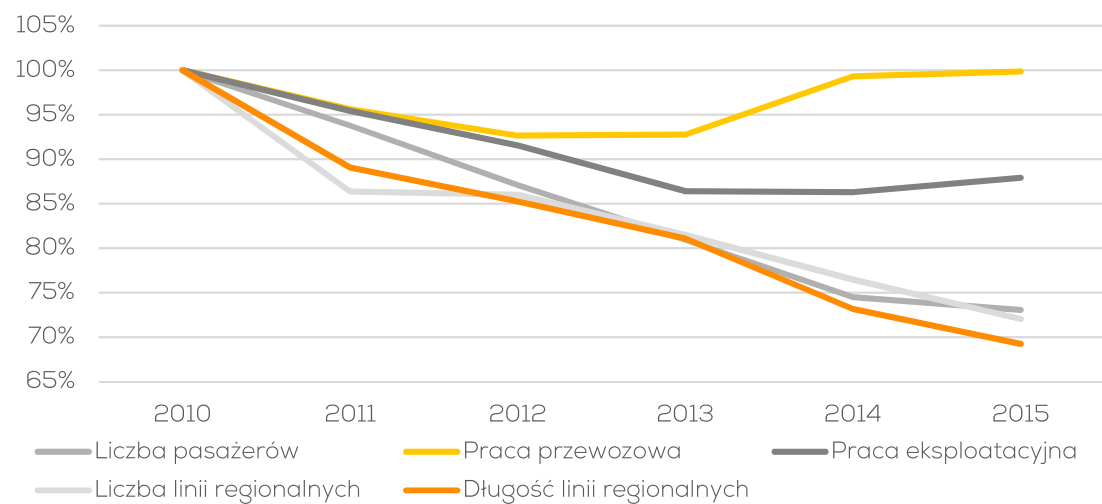
**CORAZ WIĘKSZA DOMINACJA TRANSPORTU
INDYWIDUALNEGO**

Rysunek 5. Modal split przewozów
pasażerskich w Polsce w 2006 i 2015 r.



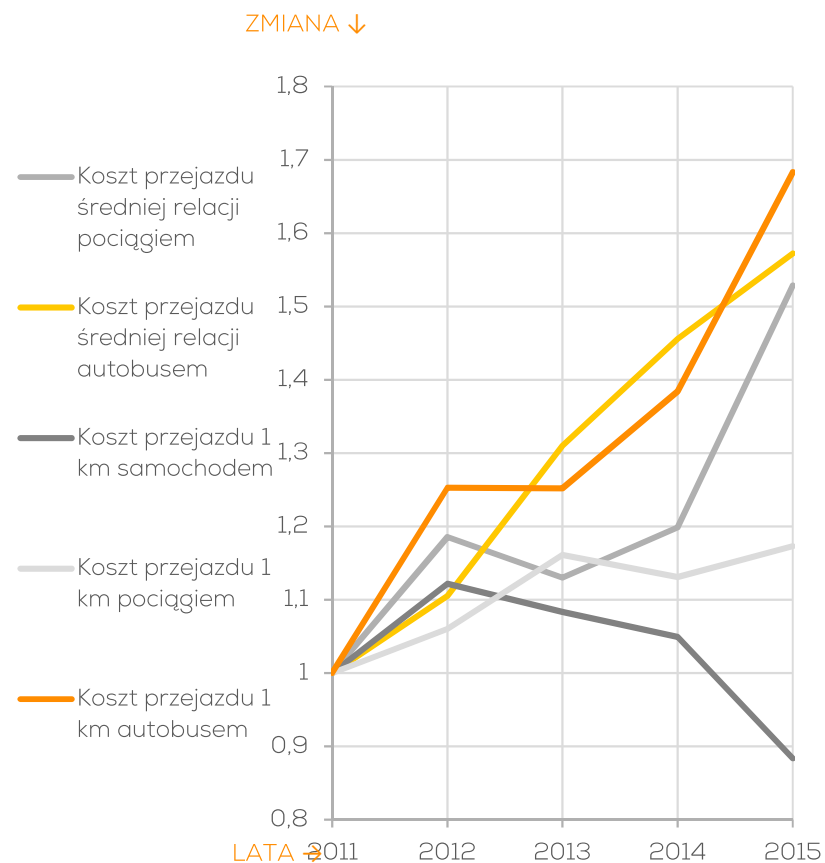
REGRES TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA TERENACH WIEJSKICH

Rysunek 7. Porównanie względnych zmian
w przewozach autobusowych
regionalnych w latach 2010-2015



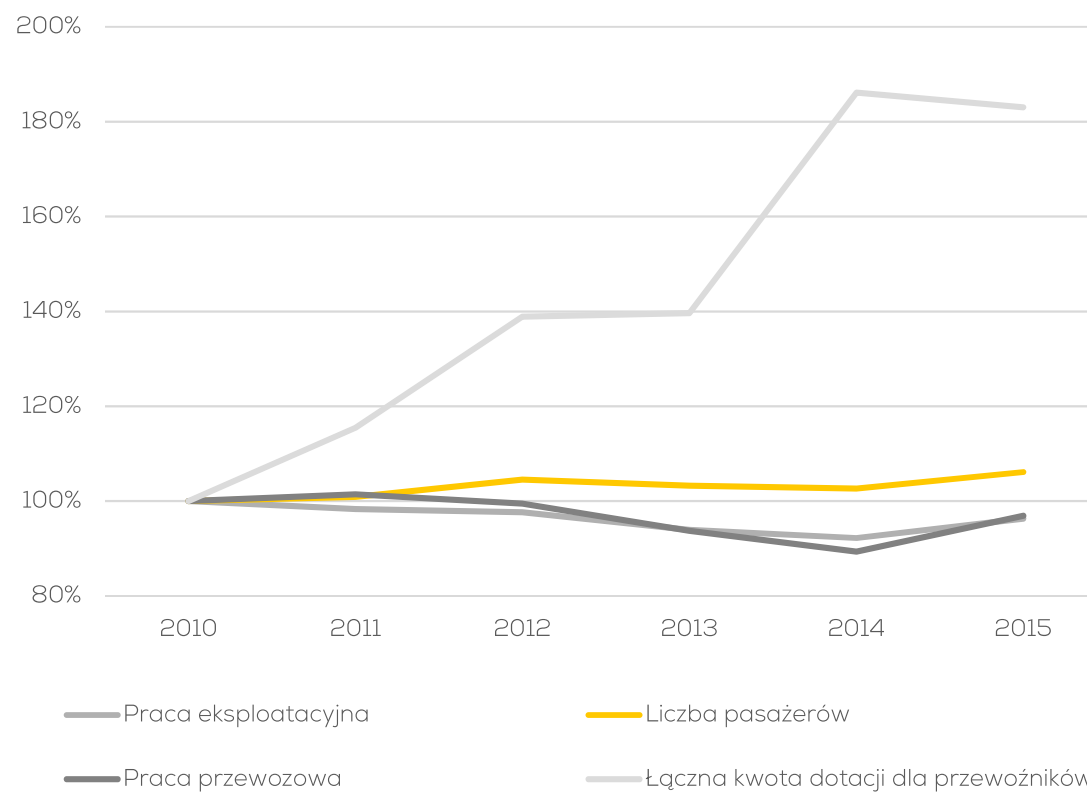
ROSNĄCE KOSZTY UŻYTKOWANIA
TRANSPORTU PUBLICZNEGO
MALEJĄCE – WŁASNEGO SAMOCHODU

Rysunek 7. Zmiany kosztów przejazdu 1
km i średniej relacji samochodem,
transportem kolejowym i autobusowym



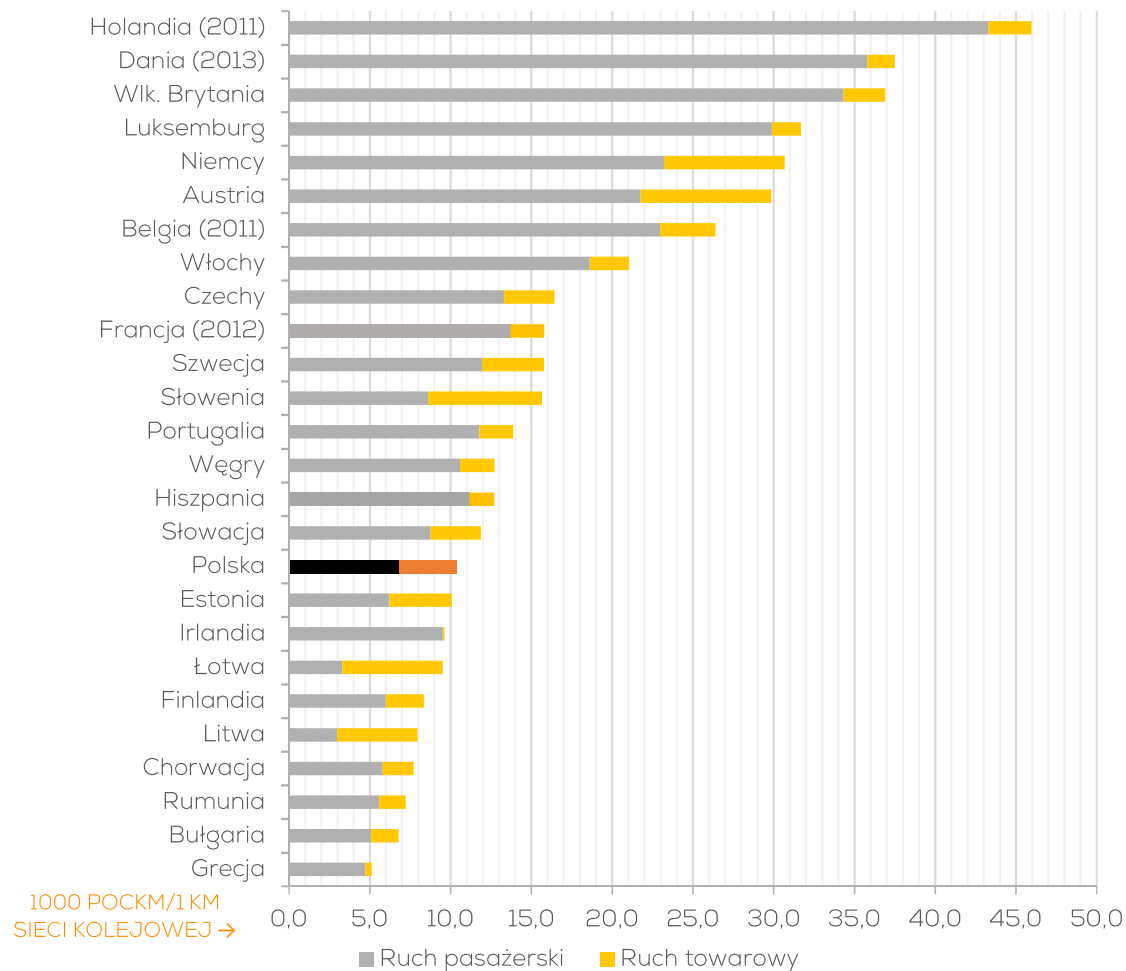
DUŻY WZROST SUMY DOTACJI – NIEWIELKI
WZROST LICZBY PASAŻERÓW

Rysunek 8. Porównanie względnych
zmian w pasażerskich przewozach
kolejowych w latach 2010-2015



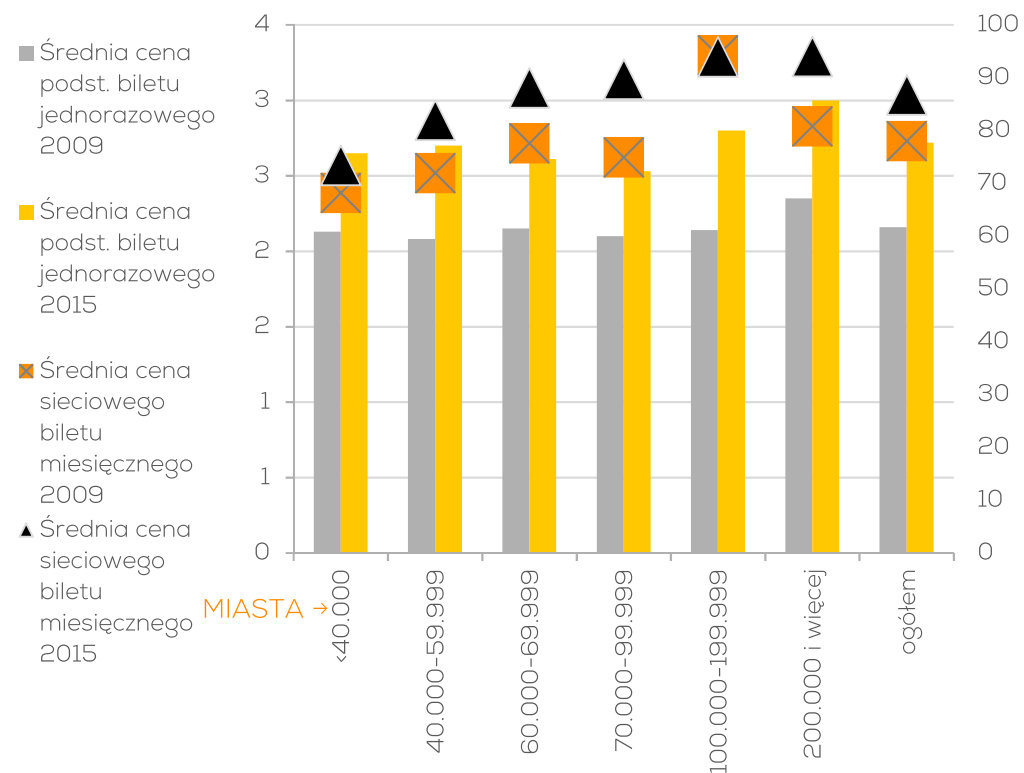
**NIEEFEKTYWNE WYKORZYSTYWANIE
INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ -
WZGLĘDNIENISKIE OBCIĄŻENIE RUCHEM
SIECI KOLEJOWEJ**

Rysunek 9. Obciążenie sieci kolejowej
ruchem w wybranych krajach Unii
Europejskiej w 2014 r.



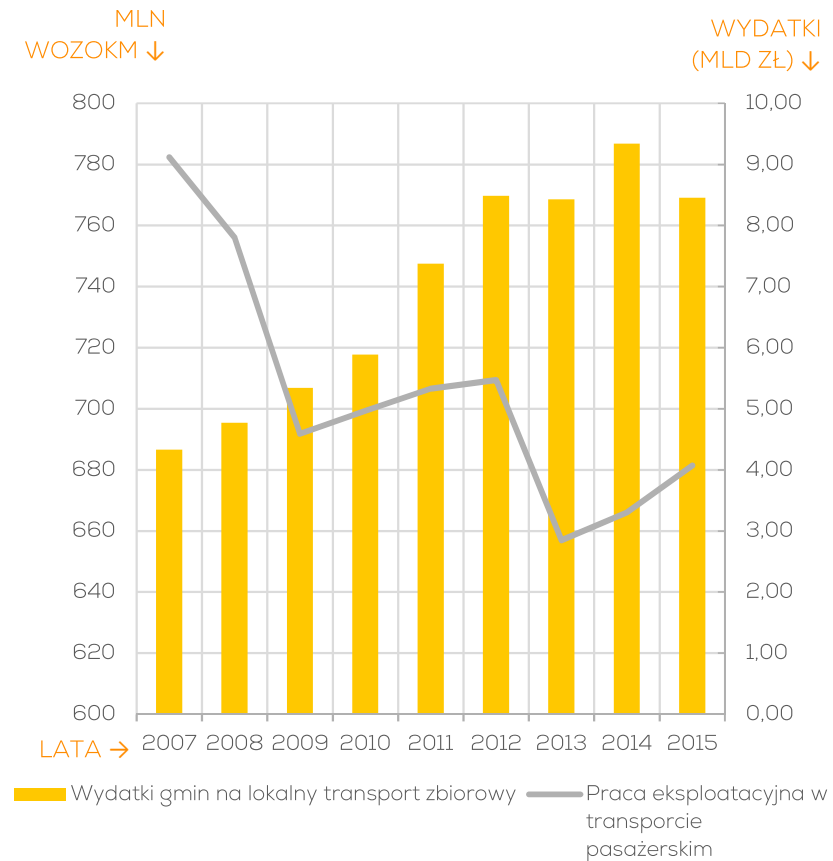
WYSOKIE CENY BILETÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ – ZWŁASZCZA W MNIEJSZYCH MIASTACH

Rysunek 10. Wydatki jednostek samorządu terytorialnego na lokalny transport zbiorowy i praca eksploatacyjna w komunikacji miejskiej w latach 2007-2015



ROSNĄCE KOSZTY UTRZYMANIA SYSTEMÓW
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ – SPADAJĄCA
PRACA EKSPLOATACYJNA

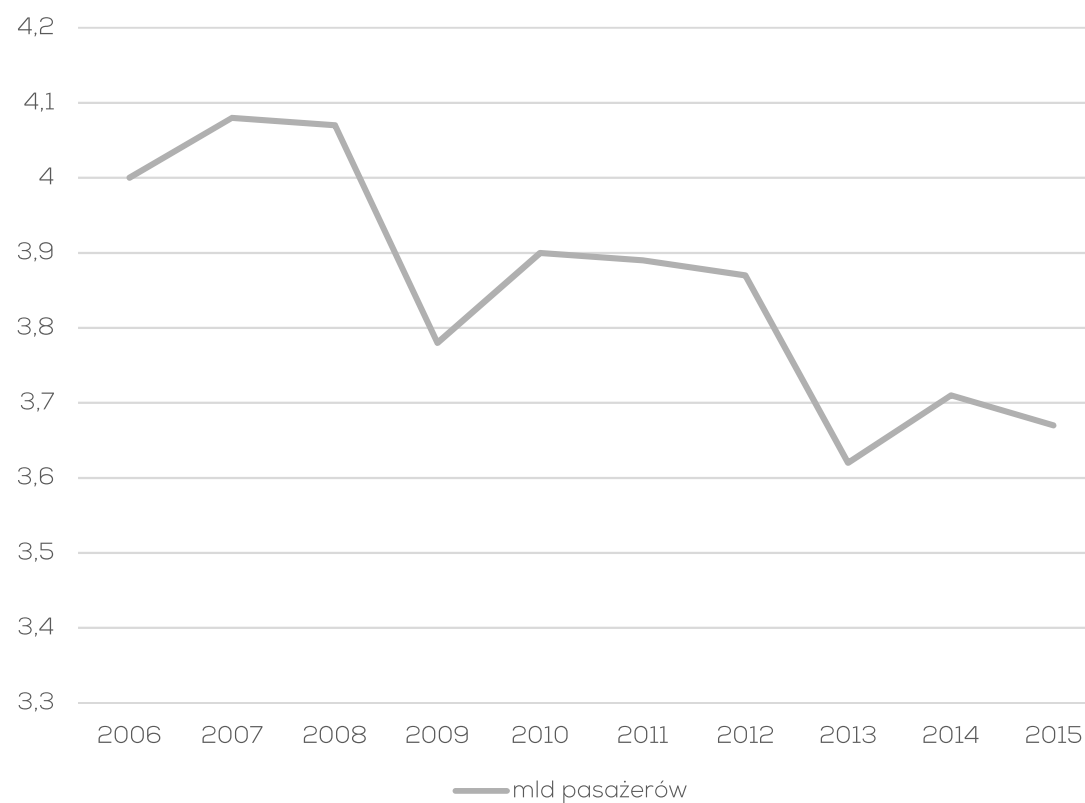
Rysunek 11. Wydatki jednostek samorządu
terytorialnego na lokalny transport
zbiorowy i praca eksploatacyjna w
komunikacji miejskiej w latach 2007-2015





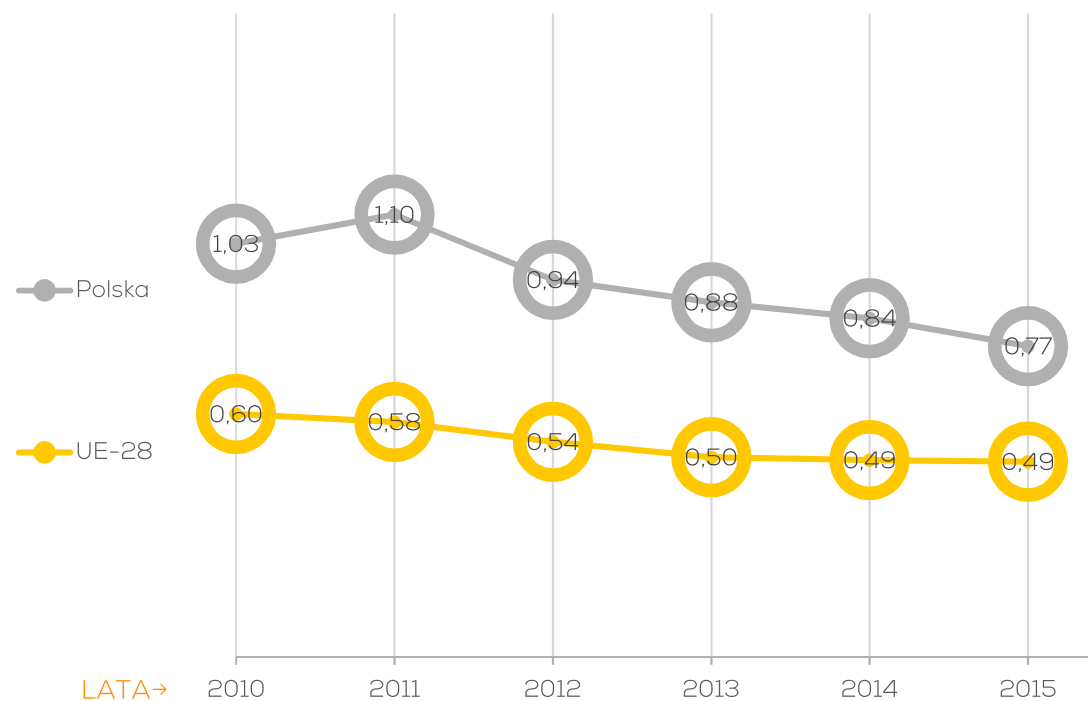
SPADAJĄCA LICZBA PASAŻERÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Rysunek 12. Liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2006-2015.



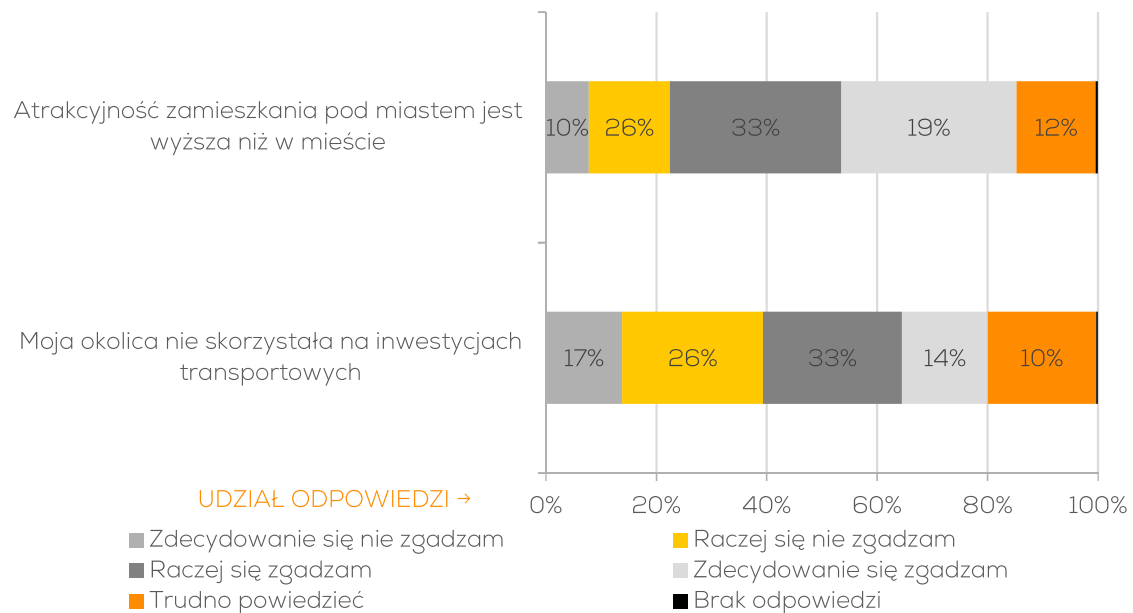
SPADAJĄCA, LECZ WCIĄŻ WYSOKA LICZBA
OFIAR ŚMIERTELNYCH W WYPADKACH
DROGOWYCH

Rysunek 13. Liczba ofiar śmiertelnych w
wypadkach drogowych na 10 tys.
mieszkańców w Polsce i Unii Europejskiej.



GORSZE POSTRZEGANIE ATRAKCYJNOŚCI ŻYCIA W MIEŚCIE WZGLĘDEM OBSZARÓW PODMIEJSKICH

Rysunek 14. Zestawienie odpowiedzi na pytanie dot. oceny poszczególnych stwierdzeń związanych z transportem w okolicy badanego.

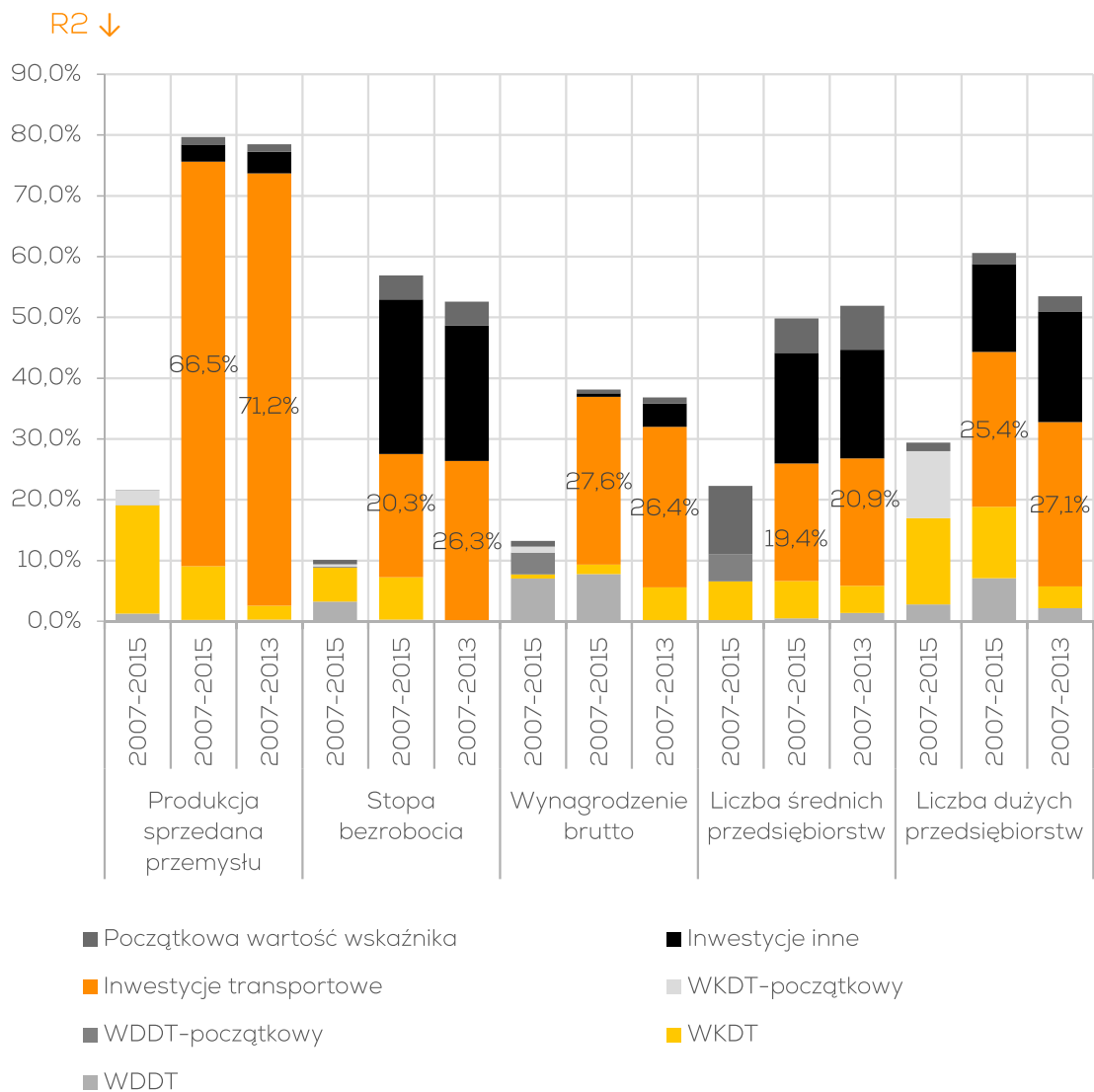


Rysunek 15. Stopień wyjaśnienia zmienności wskaźników społeczno-gospodarczych poszczególnymi wskaźnikami interwencji



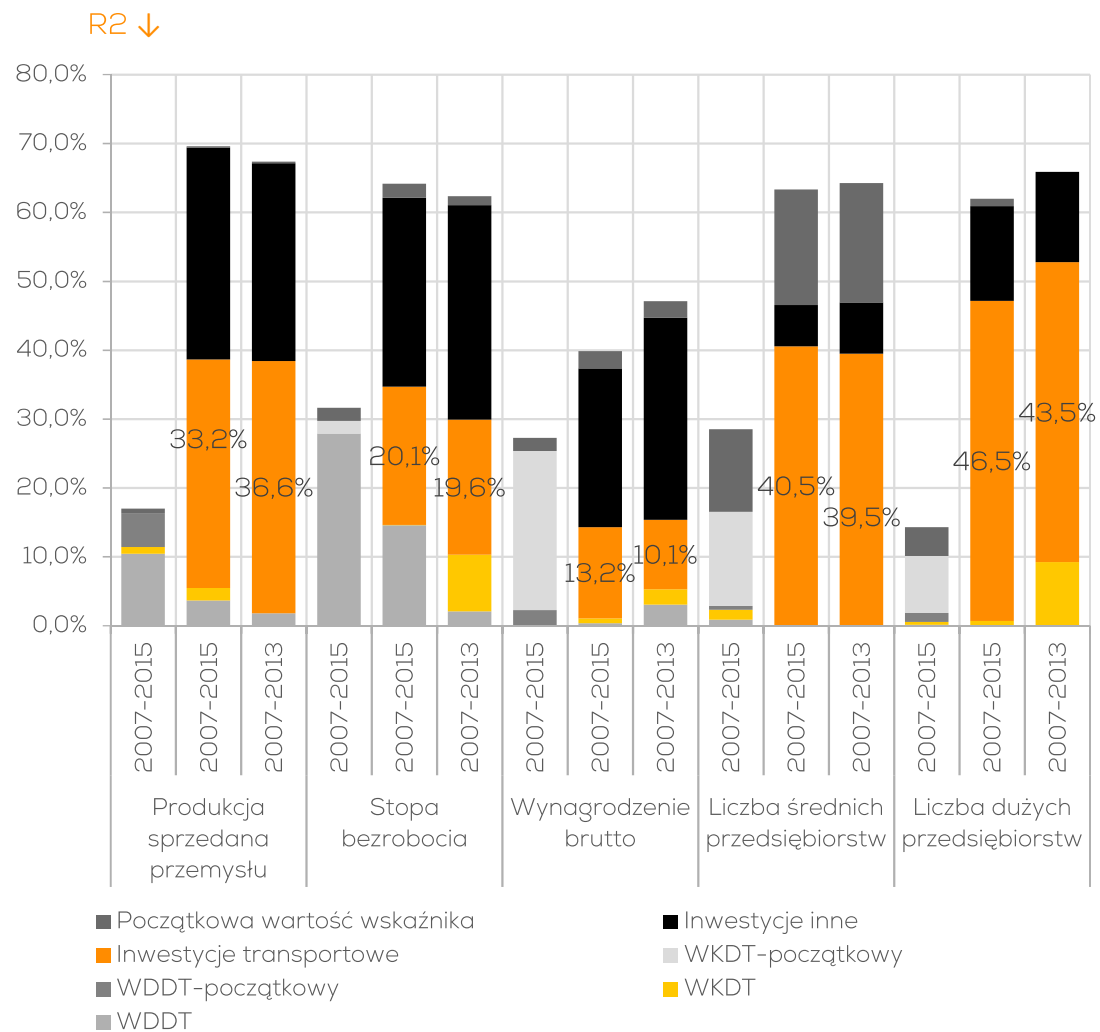
WZGLĘDNE WYSOKIE POWIĄZANIE
ANALIZOWANYCH NAKŁADÓW
INWESTYCYJNYCH ORAZ EFEKTÓW

Rysunek 16. Stopień wyjaśnienia
zmienności wskaźników społeczno-
gospodarczych poszczególnymi
wskaźnikami interwencji w klasie „powiaty
miejskie”



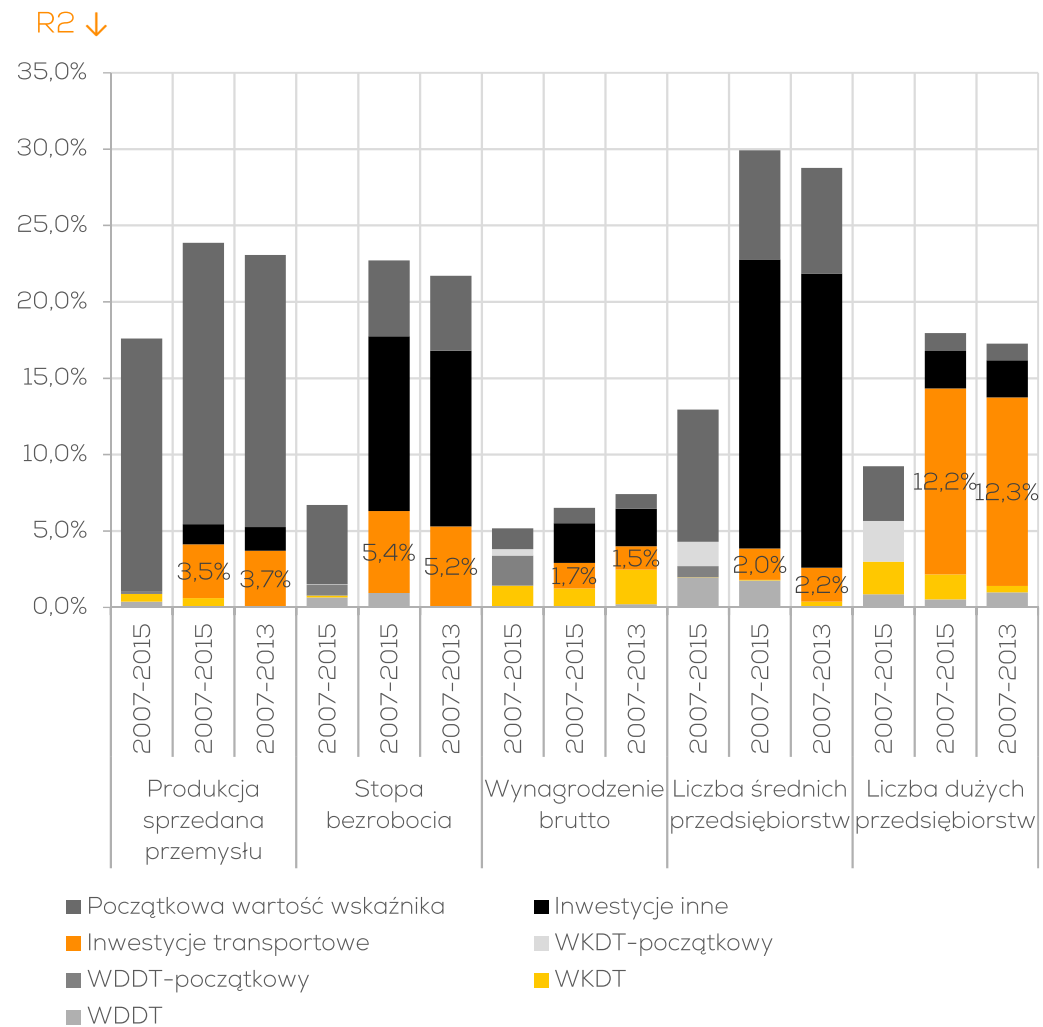
INWESTYCJE TRANSPORTOWE W POWIATACH
PODMIEJSKICH Z NAJWIĘKSZYM ODDZIAŁYWANIEM
NA LICZBĘ ŚREDNICH I DUŻYCH PRZEDSIĘBIORSTW,
ZAŚ Z MAŁYM – NA POZIOM ZAROBKÓW

Rysunek 17. Stopień wyjaśnienia
zmienności wskaźników społeczno-
gospodarczych poszczególnymi
wskaźnikami interwencji w klasie „powiaty
podmiejskie”



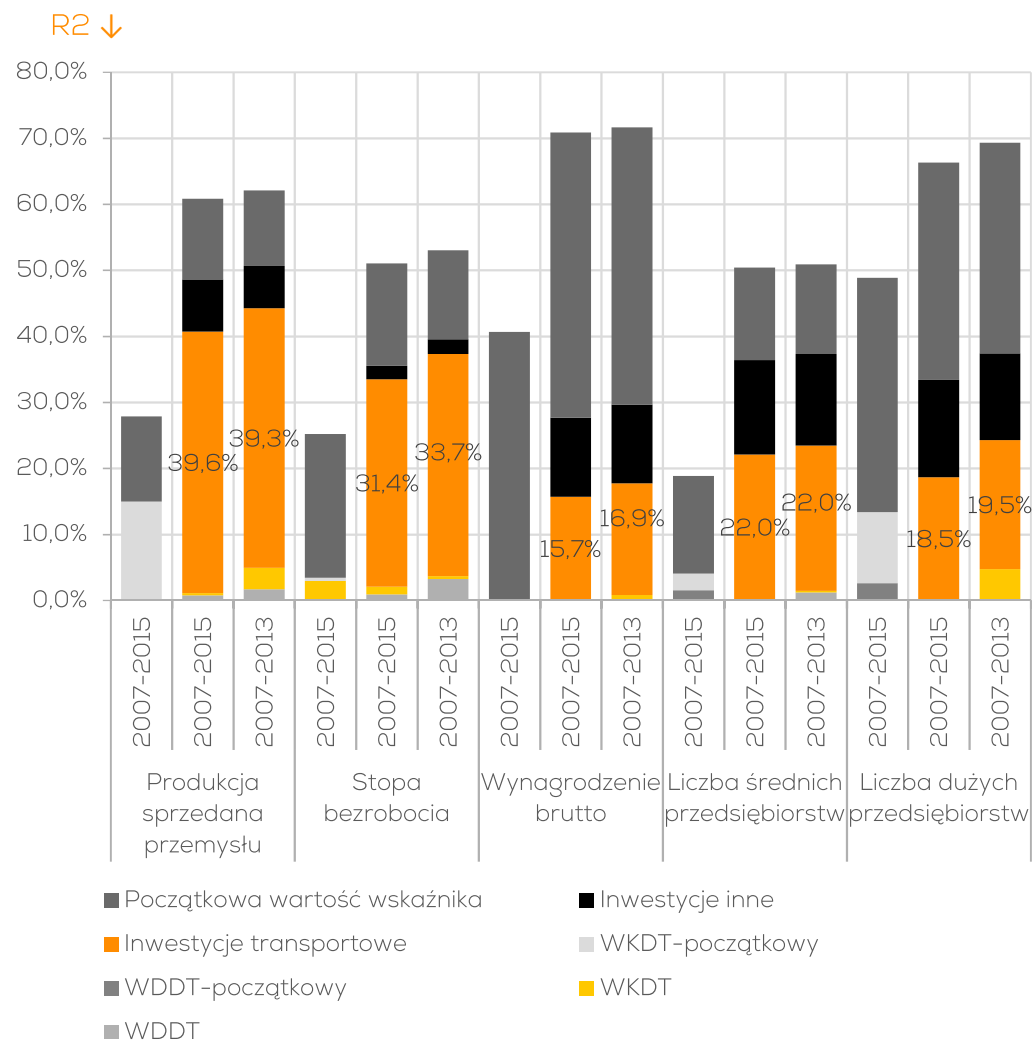
WZGLĘDNIENIE NISKI WPŁYW PRZEDSIĘWZIĘĆ
INWESTYCYJNYCH – ZWŁASZCZA
TRANSPORTOWYCH – NA ROZWÓJ
JEDNOSTEK TYPU POWIATY WIEJSKIE 1

Rysunek 18. Stopień wyjaśnienia
zmienności wskaźników społeczno-
gospodarczych poszczególnymi
wskaźnikami interwencji w klasie „powiaty
wiejskie 1”



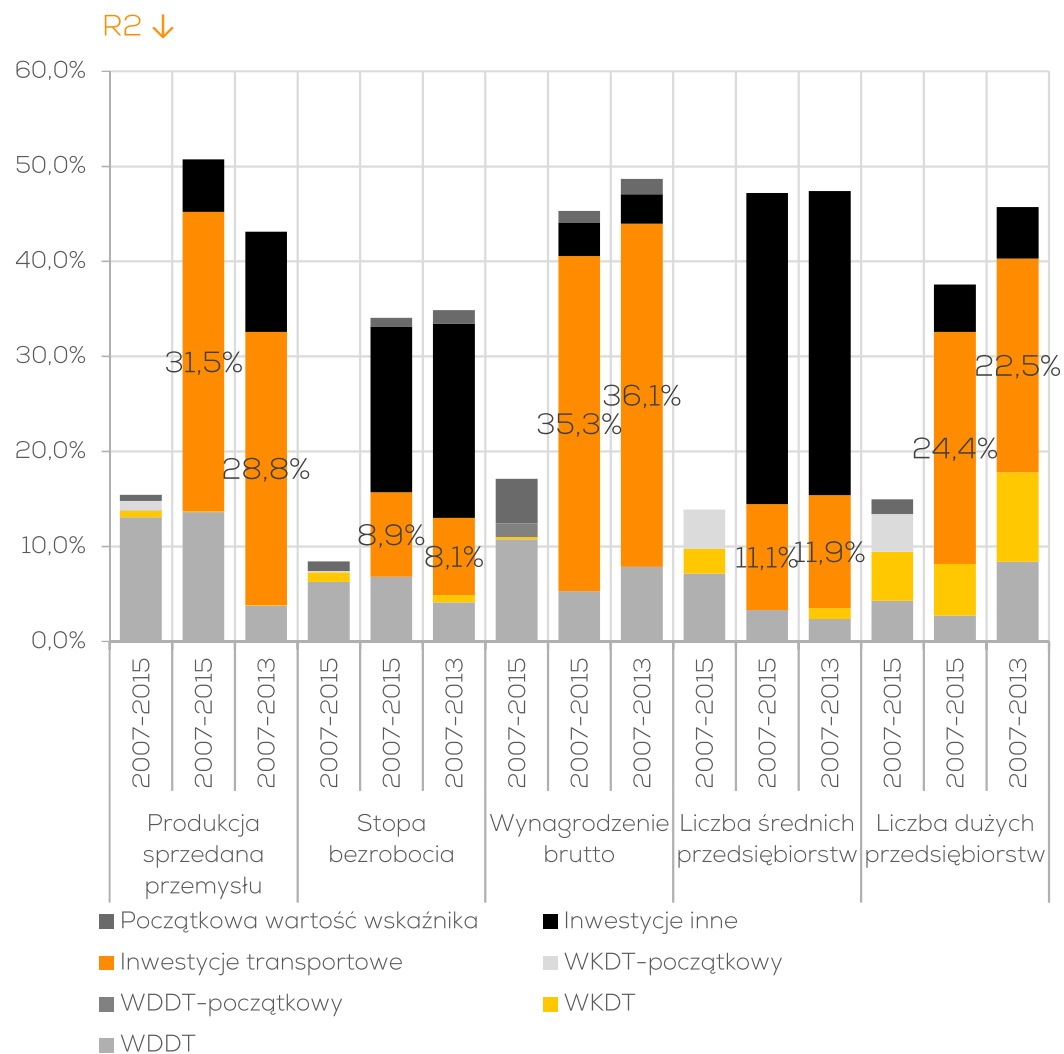
SILNY WPŁYW POCZĄTKOWEJ WARTOŚCI WSKAŹNIKÓW NA ICH DALSZĄ DYNAMIKĘ, ŚWIADCZĄCY O ZDETERMINOWANIU ROZWOJU GŁÓWNIEM PRZEZ SPECYFIKĘ LOKALNEJ GOSPODARKI, A NIE INWESTYCJE

Rysunek 19. Stopień wyjaśnienia zmienności wskaźników społeczno-gospodarczych poszczególnymi wskaźnikami interwencji w klasie „powiaty wiejskie 2”



BRAK WYRAŹNYCH POWIĄZAŃ MIĘDZY
INWESTYCJAMI A ROZWOJEM –
ZAUWAŻALNY WPŁYW JEDYNIIE INWESTYCJI
KOLEJOWYCH, ZWŁASZCZA W TABOR

Rysunek 20. Stopień wyjaśnienia
zmienności wskaźników społeczno-
gospodarczych poszczególnymi
wskaźnikami interwencji w klasie „powiaty
wiejskie 3”





WNIOSKI OGÓLNE (1)

- Ogromny rozmiar interwencji – ok. 25,6 mld € środków unijnych, z czego 62% na transport drogowy i 21% na kolej
- Projekty warte w sumie ok. 187 mld zł (w tym ok. 114 mld zł dofinansowania z UE)
- Ogromne zmiany wewnątrz systemu transportowego, radykalna poprawa stanu infrastruktury
- 450 km autostrad i 930 km dróg ekspresowych, ponad 10,2 tys. km dróg lokalnych, 2 tys. km linii kolejowych i 4 tys. km dróg rowerowych
- Prawie 2,2 tys. nowych autobusów, trolejbusów, tramwajów i składów metra
- Ogromne zróżnicowanie nakładów w czasie – zgubne oddziaływanie w zakresie efektu popytowego



WNIOSKI OGÓLNE (2)

- Problem kongestii dotyczy głównie ruchu miejskiego (gdzie jest praktycznie nie do wyeliminowania) oraz głównych relacji międzywojewódzkich – w tym również przebiegających drogami dwujezdniowymi (A2 Warszawa – Łódź, A4 Kraków – Katowice, DK1 Częstochowa – Podwarpie)
- Nie osiągnięto przesunięcia modalnego na rzecz bardziej przyjaznych środowisku środków transportu
- Brak walki o efektywność



WNIOSKI OGÓLNE (3)

- Inwestycje transportowe przyniosły bardzo wysokie korzyści dla systemu transportowego Polski – takie jak oszczędności czasu i kosztów transportu, które same w sobie wskazują na zasadność całości dokonanej interwencji w ujęciu makro – dla przyszłych interwencji istnieje jednak ryzyko, że wraz z budową podstawowych elementów sieci transportowych korzyści te będą krańcowo malały
- Względnie niskie jest natomiast pozytywne oddziaływanie na wskaźniki bezpieczeństwa ruchu oraz wykorzystania przyjaznych środowisku środków transportu. Przyczyną jest słabość zarządzania działaniami komplementarnymi – jednak nie w ujęciu innych inwestycji, lecz działań na rzecz brd, oferty transportu publicznego, czy realnego skrócenia czasu jazdy komunikacją zbiorową



REKOMENDACJE PRIORYTETOWE

- Kontynuując inwestycje w sieć transportową Polski należy nie tyle ograniczać się do konkretnych rodzajowo czy lokalizacyjnie inwestycji transportowych lub do ogólnej budowy dostępności transportowej terytorium Polski, lecz do inwestycji, które są obiecujące na podstawie wyników analizy:
 - kosztów i korzyści na etapie wyboru inwestycji (czyli formułowania odpowiedników dokumentu implementacyjnego SRT / programów gałęziowych) – tym bardziej, że efektywność będzie krańcowo malała
 - logiki konkretnej interwencji (np. połączenie konieczne do rozwoju konkretnej gałęzi przemysłu w konkretnej lokalizacji, realizacji skoncentrowanych przestrzennie strategii rozwojowych a nie transportowych, połączenia metropolii z obszarem bezrobocia itp.)
- Duży nacisk należy kłaść na działania komplementarne, lecz pozainfrastrukturalne – np. częstotliwość kursowania i priorytety w ruchu dla transportu publicznego, ceny biletów, szkolenia z bezpiecznej jazdy, egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, zmiany standardów planowania dróg
- Należy wzmocnić proces oraz państwowe, samorządowe i prywatne (klastry) instytucje planowania i zarządzania infrastrukturą transportową – z myślą o kompleksowym zarządzaniu przepływami ładunków, wspieraniu konkretnych zamierzeń polityki gospodarczej oraz późniejszym wykorzystaniu infrastruktury



POZOSTAŁE REKOMENDACJE

- Przesunięcie modalne w kierunku przyjaznych środowisku środków transportu
- Minimalizacja utrudnień wynikających z realizacji inwestycji
- Wsparcie dla regionalnego transportu zbiorowego
- Uwzględnienie potrzeb rynku przewozu ładunków
- Zmiany w procesach konsultacji społecznych



WNIOSKI DODATKOWE

- Segmentacja bardzo pomaga w analizie danych – natomiast problemem jest jednolitość i kompleksowość danych wejściowych
- Trudno jest planować badanie ewaluacyjne od początku do końca – chociaż reżim prawa zamówień publicznych tego wymaga (a zamawiający badania ewaluacyjne są świetnymi zamawiającymi)
- Strategia „buduj, buduj, buduj” sprawdziła się zadziwiająco dobrze od roku 2013
- Jednak ciągle jej eksploatowania – pomimo dowodów na jej skuteczność – może być ryzykowne:
 - Czy ciągle lokalizacja jest kluczowym czynnikiem konkurencyjności? Czy dostępność zasobów pracy?
 - Czy efektywność inwestycji nie będzie krańcowo malejąca?
- Strategia transportowa musi kiedyś zastąpić strategię budowy infrastruktury – czy teraz?
 - Budowa oferty dla nadawców ładunków
 - Budowa połączeń transportu publicznego między ośrodkami miejskimi i terenami wiejskimi

