

## Znaczące różnice w kosztach projektów drogowych

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: niedziela, 21, lipiec 2013 04:00

Barbara Łączna

Odłony: 1376

W latach 2000–2013 UE przeznaczyła około 65 mld euro ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności na współfinansowanie budowy i remontu dróg. Europejski

Trybunał Obrachunkowy przeprowadził kontrolę 24 projektów inwestycyjnych finansowanych ze środków EFRR oraz Funduszu Spójności w Niemczech, Grecji, Polsce i Hiszpanii, aby ocenić, czy cele zostały osiągnięte po rozsądnych kosztach. Łączna wartość skontrolowanych projektów przekraczała 3 mld euro.

Jednym z niezwykle interesujących ustaleń Trybunału był fakt, że istnieją znaczące różnice pomiędzy projektami drogowymi współfinansowanymi ze środków UE. Trybunał obliczył koszty całkowite, całkowity koszt budowy oraz koszt budowy drogi w przeliczeniu na 1 000 m<sup>2</sup> powierzchni. Projekty skontrolowane w Niemczech wykazywały najniższy koszt w przeliczeniu na 1 000 m<sup>2</sup> we wszystkich trzech kategoriach (koszty całkowite wyniosły średnio 287 043 euro w Niemczech, a 496 208 euro w Hiszpanii. W Polsce nieznacznie mniej niż w Hiszpanii tj. 445 129 euro. Nie ma dowodów na to, aby zjawisko to można było wyjaśnić kosztami pracy.

Wszystkie skontrolowane projekty drogowe przyczyniły się do skrócenia czasu podróży oraz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, jednak kontrolerzy stwierdzili, że nie poświęcono wystarczającej uwagi zapewnieniu opłacalności ekonomicznej projektów. Prognozy ruchu drogowego w większości skontrolowanych projektów były nieadekwatne. W rzadkich rodzajach dróg często nie był najlepiej dobrany do natężenia ruchu, który miała ona przyciągać. Na odcinkach, gdzie potrzeby mogłyby zostać zaspokojone przez drogi ekspresowe, budowano autostrady. W przypadku 14 spośród 19 projektów odnotowano mniejsze natężenie ruchu od oczekiwanego. Koszty były średnio o 23% wyższe niż pierwotnie zakładano. Jedynie w 7 projektach prawidłowo oszacowano koszty, w tym było 5 projektów polskich. Opóźnienia wynosiły średnio 9 miesięcy, tj. 41% w porównaniu z pierwotnie ustalonymi terminami. W Polsce opóźnienia były najmniejsze, średnio wynosiły 3 miesiące, w Niemczech 7, Hiszpanii 11, a w Grecji 16.

„Nie zawsze „większy” oznacza „lepszy” — powiedział Harald Wögerbauer, członek ETO odpowiedzialny za sprawozdanie. Środki UE powinny być przynajmniej na budowę autostrad wyłącznie w miejscach, gdzie jest to uzasadnione poziomem natężenia ruchu. Przekazywanie projektantom i inżynierom odpowiednich danych umożliwiłoby im obniżenie kosztów budowy dróg.

Biorąc pod uwagę wyniki kontroli, ETO sformułował następujące zalecenia:

- a. Komisja powinna dokonać analizy różnic w kosztach budowy dróg w poszczególnych państwach członkowskich, aby ustalić przyczyny znacznej rozpiętości cen i zapewnić stosowanie najlepszych praktyk w przyszłości;
- b. Współfinansowanie projektów drogowych przez UE powinno zależeć od istnienia jasnych celów, którym będą towarzyszyły wskaźniki dotyczące skrócenia czasu podróży, korzyści związanych z poprawą bezpieczeństwa na drogach, poprawy przepustowości i wpływu na gospodarkę. Współfinansowanie powinno zależeć od wykorzystania racjonalnych i opłacalnych rozwiązań technicznych zgodnych z najlepszymi znanymi praktykami oraz od podjęcia przez państwa członkowskie kroków mających prowadzić do zapewnienia konkurencyjności na poziomie międzynarodowym na krajowych lub regionalnych rynkach budowlanych oraz do tego, by system zamówień publicznych zapewniał wyłanianie najkorzystniejszych ofert;
- c. Komisja powinna wspierać wymianę najlepszych praktyk pomiędzy krajowymi organami administracji właściwymi w sprawach dróg w zakresie optymalnych rozwiązań technicznych dla projektów drogowych, opartych na wiarygodnych prognozach ruchu drogowego;
- d. Komisja powinna rozważyć utworzenie unijnej bazy danych zawierającej informacje o jednostkowych kosztach środków produkcji, przeznaczonej dla inżynierów przygotowujących kosztorysy nowych projektów, co pomogłoby beneficjentom w uzyskiwaniu niższych cen zamówień.

Z treścią sprawozdania „Czy środki przeznaczone na drogi w ramach europejskiej polityki spójności są właściwie wydawane?” można zapoznać się na stronie ETO.

Źródło: [www.europa.eu](http://www.europa.eu)