

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 m² powierzchni. Projekty skontrolowane w Niemczech wykazywały najniższy koszt w przeliczeniu na 1 000 m² we wszystkich trzech kategoriach (koszty całkowite wyniosły średnio 287 043 euro w Niemczech, a 445 129 euro dla Polski). Nie ma dowodów na to, aby zjawisko to można było wyjaśnić kosztami pracy.

Co interesujące koszt budowy barier bezpieczeństwa w Grecji wynosi 20,25 euro za 1 m, natomiast w Polsce aż 34,98 m za 1 m (najwięcej wśród wszystkich badanych krajów!).

Wszystkie skontrolowane projekty drogowe przyczyniły się wprawdzie 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 rezultacie rodzaj drogi często nie był najlepiej dobrany do natężenia ruchu, który miała ona przyjąć. 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, a opóźnienia wyniosły średnio 9 miesięcy, tj. 41% w porównaniu z pierwotnie ustalonymi terminami.

— *Nie zawsze „większy” oznacza „lepszy”* — powiedział Harald Wögerbauer, członek ETO odpowiedzialny za sprawozdanie. — *Środki UE powinny być przyznawane 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.*

Kontrolerzy formułują następujące trzy główne zalecenia:

1. współfinansowanie projektów drogowych przez UE powinno zależeć od istnienia jasnych celów, którym będą towarzyszyły wartości docelowe dotyczące skrócenia czasu podróży, korzyści związanych z poprawą bezpieczeństwa na drogach, poprawy przepustowości i wpływu na gospodarkę;
2. płatności powinny zależeć od wykorzystania opłacalnych rozwiązań technicznych zgodnych z najlepszymi praktykami,
3. a państwa członkowskie powinny zapewnić konkurencyjność na poziomie międzynarodowym oraz dążyć do tego, by ich system zamówień publicznych zapewniał wyłanianie najkorzystniejszych ofert.

W raporcie można znaleźć wiele innych interesujących informacji. Zachęcamy więc do lektury. Raport

Koszt budowy dróg w ramach środków europejskich. Najtaniej w ... Niemczech

Kategoria: Zarządzanie Przestrzenią

Opublikowano: wtorek, 23, lipiec 2013 00:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1438

dostępny jest jedynie w wersji angielskojęzycznej, bezpośredni link

to: <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/22810809.PDF>

Źródło: eca.europa.eu