

**Karolina Lubieniecka-Kocoń**

# **SPOŁECZNO-EKONOMICZNY WYMIAR ZMIAN WYWOŁYWANYCH REALIZACJĄ PROGRAMU TEN-T W POLSCE**

## **Wprowadzenie**

Rozpatrując kwestie budowy, rozbudowy czy rozwoju infrastruktury transportowej, często najwięcej uwagi poświęca się sprawom formalnym lub też technicznym, takim jak obrót dokumentów potrzebnych do uzyskania pozwolenia na rozszerzenie siatki transportowej czy też badanie bezpośredniego wpływu danej inwestycji transportowej na najbliższe otoczenie, rozumiejąc pod tym terminem środowisko, florę i faunę.

Nie da się zaprzeczyć, iż są to sprawy najwyższej wagi, umożliwiające rozwój infrastruktury, a także dbające o korzystne wpisanie tych inwestycji w istniejące otoczenie, zarówno to tworzone od podstaw przez człowieka, jak i to przez niego w danym obszarze zastane. Wydaje się jednak, iż warto przyrzeć się także, jaki wpływ wywierają realizowane inwestycje infrastrukturalne na ludzi mieszkających w jego bezpośrednim otoczeniu, będących potencjalnymi użytkownikami planowanych działań. Najczęściej przyjmuje się po prostu, iż wpływ ten będzie pozytywny, nie poświęcając już zbyt wiele czasu na próbę dookreślenia, w jaki sposób planowana inwestycja ma lub może zmieniać sposób życia mieszkających w jej sąsiedztwie ludzi. Niniejszy tekst podejmuje próbę uszczegółowienia tego założenia, które koncentrując się na społeczno-ekonomicznym wymiarze wpływu, jaki inwestycje w infrastrukturę transportową mają na mieszkańców regionów scalanych siatką połączeń TEN-T.

## **1. Trans-European Network-Transport**

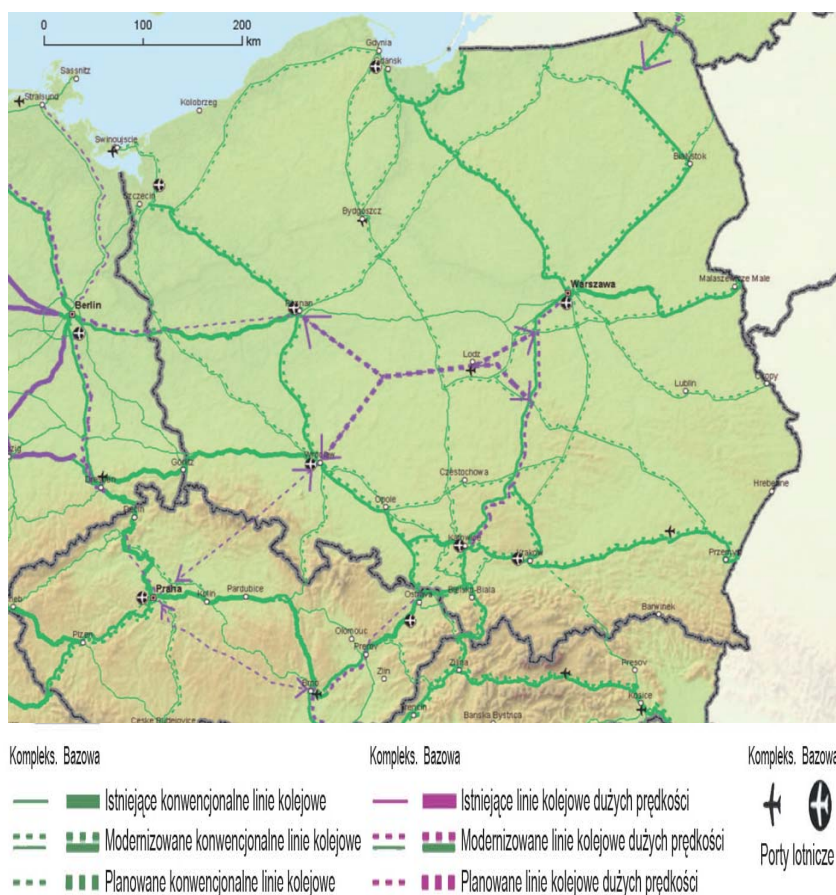
Program transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T to uzgodniony na konferencjach pan-Europejskich w Pradze w 1991, na Krecie w 1994 oraz w Helsinkach w 1997<sup>1</sup>, program powołany w ramach wspólnotowej polityki

---

<sup>1</sup> Portal europejskich aktów prawnych [eur-lex.europa.eu/pl/treaties/dat/11986U/word/11986U.doc](http://eur-lex.europa.eu/pl/treaties/dat/11986U/word/11986U.doc)

transportowej, który ma za zadanie wspomagać tworzenie nowoczesnej, wydajnej infrastruktury na terenie UE, umożliwiającej jak najbardziej komfortową podróż nie tylko w ramach członkowskiego kraju, ale przede wszystkim w całej wspólnocie.

Wdrażanie założeń unijnej polityki transportowej następuje poprzez wiele inicjatyw i działań, które usprawniają swobodny przepływ ludzi oraz towarów. Do takich działań należy np. likwidacja tzw. wąskich gardel, przeprowadzanie modernizacji taboru kolejowego, koordynacja wprowadzeń multimodalnych systemów sterowania ruchem czy poprawa jakości połączeń transportowych. Sieć TEN-T w Polsce zaprezentowana została na rys. 1 i 2.



Rys. 1. Linie kolejowe i porty lotnicze wchodzące w skład TEN-T w Polsce

Źródło: Wniosek Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. KOM (2011) 650, za: T. Dyr: Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. „TTS” 2012, nr 1-2, s. 24.

Zieloną, ciągłą linią oznaczono istniejące konwencjonalne linie kolejowe, zieloną podwójną linią górną przerywaną, a dolną ciągłą, oznaczono modernizowane konwencjonalne linie kolejowe, zieloną przerywaną – planowane konwencjonalne linie kolejowe. Fioletowa ciągła linia oznacza istniejące linie kolejowe dużych prędkości, linią podwójną, górną fioletową przerywaną i dolną zieloną ciągłą, oznaczono modernizowane linie kolejowe dużych prędkości, a fioletową przerywaną linią – planowane linie kolejowe dużych prędkości. Zarówno w przypadku konwencjonalnych linii, jak i kolei dużych prędkości gruba linia oznacza szlak bazowy, a cienka – kompleksową.

Na rys. 2 przedstawiono drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze, wchodzące w skład sieci TEN-T na terenie Polski.



Rys. 2. Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze, wchodzące w skład kompleksowej i bazowej sieci TEN-T w Polsce

Źródło: Ibid., s. 25.

Czerwoną, ciągłą linią oznaczono istniejące drogi, linią podwójną, górną przerywaną, dolną ciągłą – drogi modernizowane, a samą przerywaną – drogi planowane. Kotwicą oznaczone zostały porty, a zielonym okręgiem – terminale kolejowo-drogowe. Na mapie ujęto także wchodzące w skład programu porty lotnicze.

Aby określić jak planowany rozwój sieci infrastruktury gospodarczej wpłynąć może na rozwój zrównoważony rozwój danego obszaru, regionu czy kraju, stosuje się wskaźniki określające ład społeczny, gospodarczy, środowiskowy oraz instytucjonalno-polityczny<sup>2</sup>. Biorąc pod uwagę ład społeczny i gospodarczy, należy wziąć pod uwagę następujące wskaźniki:

1. Ład społeczny:

- zmiany demograficzne,
- zdrowie publiczne,
- integrację społeczną,
- edukację,
- dostęp do rynku pracy,
- bezpieczeństwo publiczne,
- zrównoważone wzorce konsumpcji.

2. Ład gospodarczy:

- rozwój gospodarczy,
- zatrudnienie,
- innowacyjność,
- transport,
- zrównoważone wzorce produkcji.

Każdy z wymienionych wskaźników świadczy o rozwoju gospodarczym badanego obszaru. Biorąc pod uwagę takie wskaźniki, jak dostęp do rynku pracy, rozwój gospodarczy, zatrudnienie oraz innowacyjność, można odnieść się bezpośrednio do tych elementów, na który wpływ ma rozwijająca się na danym terenie infrastruktura transportowa. Do wyżej wymienionych warto dodać jeszcze tzw. liveability, rozumiane jako poziom odczuwalnej satysfakcji z życia na danym terenie ze względu na cechy, jakie dane miejsce posiada<sup>3</sup>.

W przypadku rozwoju gospodarczego, urząd statystyczny bierze pod uwagę m.in. transportochłonność PKB, zarówno w transporcie towarowym, jak i pasażerskim, oraz energochłonność transportu w relacji do PKB<sup>4</sup>. Z kolei zatrud-

<sup>2</sup> Wskaźniki zrównoważonego rozwoju Polski. Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2011, s. 17.

<sup>3</sup> Victorian Competition and Efficiency Commission. [www.vceec.vic.gov.au](http://www.vceec.vic.gov.au)

<sup>4</sup> Wskaźniki zrównoważonego rozwoju Polski..., op. cit., s. 72.

nienie obliczane jest w grupach wiekowych. Obliczany jest także średni wiek dezaktywizacji zawodowej. Jeżeli chodzi o innowacyjność, ważne są następujące czynniki:

- produkty innowacyjne,
- zasoby ludzkie dla nauki i techniki,
- wydajność pracy,
- nakłady na działalność badawczo-rozwojową w relacji do PKB<sup>5</sup>.

Dostęp do rynku pracy określa m.in. stopę bezrobocia, w tym także długotrwałego.

## 2. Inwestycje na terenie objętym TEN-T

Jak na ład społeczny i gospodarczy danego obszaru wpływają inwestycje w ramach projektu TEN-T? Poprawiona sieć infrastruktury oznacza łatwiejszy dojazd do placówek medycznych, zapewniając krótszy czas reakcji oraz szybszy dowóz osób ciężko chorych do szpitali, zwiększając tym samym ich szansę na odzyskanie zdrowia. Łatwiejszy dojazd do miejscowości oznacza zwiększenia możliwości studiowania w ośrodku akademickim umiejscowionym w innym mieście (kiedy korzysta się z codziennych dojazdów, wracając po zajęciach do swojego miejsce zamieszkania). Jest to opcja wciąż tańsza, tym samym bardziej dostępna dla osób o mniejszym budżecie domowym.

Poprawia to także integrację społeczną – znacznie łatwiej jest utrzymać kontakty z przyjaciółmi czy rodziną żyjącą w miejscu, do którego dostęp możliwy jest więcej niż jednym środkiem transportu, szczególnie w przypadkach, kiedy mieszkańcy nie dysponują własnym środkiem transportu. Ważne jest w takim przypadku również zwiększone bezpieczeństwo publiczne, jako że lepsza infrastruktura transportowa przekłada się także na czas, jaki potrzebny jest patrolowi policji na dotarcie na miejsce zgłaszanej interwencji, a to z kolei, zgodnie z polityką „wybitej szyby”, rozumianej tutaj jako świadomość szybkiej i nieuchronnej kary w przypadku naruszenia prawa, daje prewencyjny skutek w przypadku wielu z nękających społeczeństwo drobnych wybryków chuligańskich czy też wykroczeń o poważniejszym charakterze.

Jeżeli chodzi o ład gospodarczy, rozwój gospodarczy danego obszaru jest ściśle powiązany z rozwojem infrastruktury danego miejsca. Projekty rozwoju infrastruktury oddziałują na gospodarkę regionu już w momencie powsta-

---

<sup>5</sup> Ibid.

wania, oferując dodatkowe miejsca pracy przy budowie lub rozbudowie ciągów dróg lub trakcji kolejowej, nie wspominając o lotniskach czy portach. Co więcej, projekty rozwoju infrastruktury w danym regionie przekładają się na liczbę osób zatrudnionych nie tylko w sektorze transportu – poprawa jakości sieci infrastruktury zwiększa zainteresowanie inwestorów danym obszarem. Przykładem takiego typu rozwoju może być Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna (KSSE), która rozwija się prężnie m.in. dzięki bardzo dobremu systemowi połączeń z resztą kraju oraz Europą i stale postępującej rozbudowie i usprawnieniom już istniejącej sieci dróg i sieci kolei, a także likwidacji tzw. wąskich gardeł. Likwidacja tych ostatnich przyczynia się nie tylko do wzrostu konkurencyjności danego obszaru, ale też zwiększa poziom odczuwalnej satysfakcji z życia mieszkańców danego terenu.

Innym przykładem takiej inwestycji jest przebudowa dróg krajowych łączących dwa ośrodki Polski wschodniej: Białystok oraz Lublin z Warszawą, podnosząca ich parametry do poziomu dróg ekspresowych. Chodzi tutaj o drogi S8 oraz S17. Poprawa jakości tych dróg została wybrana jako projekt priorytetowy ze względu na fakt, iż łączą one trzy bardzo ważne dla Polski miasta, a także dlatego, iż wspomniane trasy znajdują się w sieci TEN-T jako część korytarzy transportowych, przebiegających przez teren kraju<sup>6</sup>. Przebudowa ta znacząco wpłynie na możliwości komunikacyjne oraz na podniesienie poziomu komfortu oraz czasu podróży pomiędzy tymi ośrodkami. Pozwoli także na silniejsze powiązanie wschodniej części kraju z jego częścią centralną, ułatwiając przepływ ludzi, w tym także tych szukających pracy w stolicy oraz towarów.

Opisane przykłady odnoszą się do jeszcze jednej kwestii charakterystycznej dla zrównoważonego rozwoju, mianowicie do zatrudnienia. Dogodny dostęp do infrastruktury transportowej jest jednym z czynników przyczyniających się do spadku bezrobocia na danym terenie. Dokładniej rzecz ujmując, chodzi o dystans możliwy do pokonania w akceptowalnym czasie podróży do i z pracy. Średni czas dojazdów do pracy w Polsce to 44,9 minut<sup>7</sup>. Z kolei maksymalny czas, jaki Polacy deklarują, iż są gotowi spędzić na podróżowaniu do lub z pracy, to 120 minut<sup>8</sup>. Biorąc pod uwagę deklarowany czas oraz fakt, iż dzięki poprawie infrastruktury transportowej potrzebny jest krótszy czas na pokonanie tego samego dystansu, można wysnuć wniosek, iż jeśli deklarowany czas podróży

<sup>6</sup> Szczegółowy opis projektów: Program Infrastruktura i Środowisko. [www.pois.gov.pl/Dokumenty/Lists/.../SzOP\\_POliS\\_v\\_3\\_2\\_30909.pdf](http://www.pois.gov.pl/Dokumenty/Lists/.../SzOP_POliS_v_3_2_30909.pdf)

<sup>7</sup> K. Brzeziński: Dojazdy do pracy Polaków a ich zadowolenie z życia. „Studencki Przegląd Ekonomiczno-Społeczny” 2011, s. 9.

<sup>8</sup> Ibid.

do i z pracy pozostanie bez zmian, przy poprawie możliwości dojazdu zwiększa się dystans, który można w danym czasie pokonać. To z kolei oznacza, iż zwiększa się promień okręgu, wśród którego poszukujący pracy będzie starał się o zatrudnienie. Tym samym, dostęp do dobrej infrastruktury transportowej wpływa na możliwości szukania pracy, a dokładniej, zasięgu obszaru, w którym zatrudnienie jest poszukiwane. O ile nie można stwierdzić, iż rozwój infrastruktury jest jedynym czynnikiem mającym wpływ na poziom zwalczania bezrobocia, o tyle można określić, iż dostęp do oferowanych stanowisk zwiększa się, kiedy zwiększa się również możliwość stosunkowo bezproblemowego dojazdu do nich.

Tym samym, dostęp do rozwijającej się infrastruktury transportu będzie miał wpływ na najbardziej ogólną kategorię, określoną tutaj jako „liveability”. Przedstawiana już wcześniej definicja liveability szczegółowo określa następujące elementy składowe tego pojęcia<sup>9</sup>, którymi są:

- partycypacja: takie warunki polityczne i społeczne, które umożliwiają branie udziału w podejmowaniu decyzji ich dotyczących,
- siła ekonomiczna, rozumiana jako zbiór czynników ekonomicznych, które ułatwiają uzyskanie dobrobytu ekonomicznego, możliwości zatrudnienia oraz godnego życia wszystkich mieszkańców,
- społeczne włączenie, rozumiane jako sytuacja, w której wszyscy mieszkańcy mają możliwość w pełni uczestniczyć w życiu swojej społeczności,
- infrastruktura, taka jak szpitale, centra edukacyjne, biblioteki, sieci telekomunikacyjne oraz sieci transportowe – każde z wymienionych wybudowane oraz utrzymane w dobrym stanie,
- infrastruktura społeczna, rozumiana jako organizacje społeczne, kluby, sztuka,
- środowisko: działania, celem których jest utrzymanie naturalnego środowiska dla obecnych i przyszłych pokoleń,
- transport, postrzegany jako mobilność populacji oraz dystrybucja dóbr, ułatwioną poprzez wybór środków transportu<sup>10</sup>.

Poczucie szczęścia oraz zadowolenia z życia to zjawisko trudno mierzalne, bo subiektywne. Jednakże nawet w przypadku tak subiektywnego odczucia udało się wypracować wiele bardziej obiektywnych jego elementów składowych. Warto zauważyć, że transport wymieniany jest w nim dwukrotnie – co nie ma miejsca w żadnym innym przypadku – raz w kontekście możliwości wyboru środka transportu, a raz – bezpośrednio w kwestii infrastruktury transportu. Te

---

<sup>9</sup> Victorian Competition..., op. cit.

<sup>10</sup> Ibid.

ostatnią kwestię, analizowaną z perspektywy liveability właśnie, należy tu rozumieć jako dobrze utrzymaną oraz rozwijaną infrastrukturę, czyli taką, jaka powinna się stawać w ramach projektu TEN-T.

Tak postrzegana infrastruktura (w kontekście liveability) oznaczać powinna nie tyle możliwy, jak to było w kontekście maksymalnego akceptowalnego czasu dojazdu do pracy, ale łatwiejszy sposób poruszania się na stałych dla mieszkańca trasach, takich jak praca-dom, ale także praca-szkoła dziecka-dom, czy praca-zakupy-dom, praca-ośrodek sportu-dom i tym podobne. To możliwość omijania wspomnianych już wąskich gardeł, brak stania w korkach, a jeśli już, to w jak najkrótszym możliwym czasie. To możliwość skorzystania z autostrady, obwodnicy miasta lub drogi szybkiego ruchu lub też drogi alternatywnej do płatnego odcinka obwodnicy. To także możliwość skrócenia czasu dojazdu do i z pracy, właśnie dzięki istniejącej alternatywie poruszania się.

Oczywiście, liveability w tym kontekście to także możliwość wyboru środka transportu. Mieszkańcy danego rejonu powinni mieć możliwość skorzystania nie tylko z dobrze utrzymanych dróg i autostrad, ale także z sieci kolejowej czy tramwajowej. O ile tramwaje nie wchodzą w skład typów pojazdów wymienianych w transporcie korytarzy TEN-T, o tyle kolej jest uznawana za jeden z najistotniejszych środków transportu, zarówno ludzi, jak i dóbr. Dlatego też infrastruktura kolejowa, o ile oczywiście utrzymana jest w dobrym stanie i rozwijana tak, by zaspokoić potrzeby mieszkańców, jest kluczowa do zrównoważonego rozwoju regionu. Łączy się to nie tylko z czasem trwania podróży, ale także z jej komfortem oraz z kosztem: konkurencja przewoźników, umożliwiona rozwiniętą infrastrukturą transportową, powinna wymusić zarówno obniżenie cen przejazdu, jak i zwiększenie komfortu jazdy.

Nie można zapominać o jeszcze jednym, bardzo istotnym aspekcie, powiązanim zarówno z liveability, jak i walką z bezrobociem, na który wskazywano wcześniej. Chodzi mianowicie o spojrzenie na infrastrukturę transportu z punktu widzenia nie pracownika, ale pracodawcy. Wspomniane zwiększenie zainteresowania przedsiębiorców dobrze skomunikowanym obszarem pozwala na zwiększenie poziomu zatrudnienia oraz zwiększenia możliwości wyboru ścieżki kariery, tym samym przyczyniając się nie tylko do zwiększenia poziomu zadowolenia mieszkańców, ale przede wszystkim do zwiększenia poziomu bogactwa regionu, rozwijania gospodarki czy – pośrednio – całego kraju.



## Podsumowanie

Wspólna polityka transportowa Unii Europejskiej jest jednym z najstarszych wspólnie przyjętych kierunków rozwoju przez zrzeszane przez nią kraje. W trakcie formowania tej polityki wiele czynników ulegało zmianie, wymuszając przyjmowanie jako najlepsze coraz to innych rozwiązań. Niemniej jednak, w trakcie przygotowywania założeń oraz ich aktualizacji nigdy nie zapomniano, iż polityka transportowa ma służyć jej użytkownikom, pomagając rozwijać cały europejski obszar i poszczególne rejony Europy.

Program TEN-T od lat kształtuje korytarze transportowe na terenie Unii, pozwalając porządkować i nadzorować, a przynajmniej dążyć do zrównoważonego rozwoju różnych środków transportu. Dzięki takiej organizacji ogólny poziom infrastruktury transportu stale rośnie, ułatwiając korzystanie z niej zarówno pojedynczym ludziom, jak i firmom.

Infrastruktura transportowa nie jest jednak bytem oderwanym od innych działów gospodarki, wręcz przeciwnie – jest istotną składową rozwoju kraju czy obszaru. Co więcej, jest nie tylko składową rozwoju gospodarki, ale przede wszystkim bardzo istotnym elementem, pozostającym nie bez wpływu nie tylko na stricte ekonomiczne aspekty rozwoju danego obszaru, ale również aspekty społeczne. Infrastruktura transportu ma swój znaczący wkład w tempo rozwoju gospodarczego, w tempo i miejsce znajdowania zatrudnienia, poczucia bezpieczeństwa w danym obszarze, realny dostęp do edukacji czy wreszcie odczuwalne zadowolenie z mieszkania w tym, a nie innym rejonie kraju bądź mieście.

Rozwój i utrzymanie infrastruktury transportu wiąże się ze znacznymi wydatkami. Obecnie jednak Unia Europejska przejęła znaczny odsetek kosztów finansowanych inwestycji z tego zakresu w wielu krajach członkowskich.

Polska jest największym beneficjentem unijnej polityki spójności w okresie 2007-2013<sup>11</sup> i dysponuje blisko 1/5 środków przeznaczonych na realizację jej celów w państwach członkowskich UE. Dwadzieścia siedem procent<sup>12</sup> tej kwoty zostało przeznaczone na inwestycje związane z transportem. Co więcej, w budżecie unijnym na okres 2014-2020 Polska również jest określana jako główny beneficjent. W projekcie Komisji Europejskiej środki na politykę spójności rosną, a udział Polski w tych środkach zwiększy się z obecnych prawie 68 do 80 mld euro<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Business Centre Club. [www.bcc.org.pl/...](http://www.bcc.org.pl/...)(2011.07.05)\_Nowy\_budzet\_UE\_na\_lata\_2014-2020

<sup>12</sup> Fundusze Europejskie. <http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/>

<sup>13</sup> Business Centre Club. Op. cit.

Środki z unijnej polityki spójności, a także inne źródła finansowania rozwoju infrastruktury transportowej, różne programy unijne czy wreszcie osobny budżet programu TEN-T sprawiają, iż Polska posiada obecnie duże możliwości zmian w kształcie sieci infrastruktury transportowej oraz w potencjale, jakie jej wykorzystanie oferuje. Społeczno-ekonomiczny wymiar tych rozważań każe zastanowić się, jak silnie oraz w jaki sposób postępujące zmiany w rozwoju infrastruktury transportowej przyczynią się do oczekiwanej poprawy kondycji poszczególnych miast i regionów.

## Literatura

- Brzeziński K.: Dojazdy do pracy Polaków a ich zadowolenie z życia. „Studencki Przegląd Ekonomiczno-Społeczny” 2011.
- Dyr T.: Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. „TTS” 2012, nr 1-2.
- Portal europejskich aktów prawnych [eur-lex.europa.eu/pl/treaties/dat/11986U/word/11986U.doc](http://eur-lex.europa.eu/pl/treaties/dat/11986U/word/11986U.doc)
- Szczegółowy opis projektów: Program Infrastruktura i Środowisko. [www.pois.gov.pl/Dokumenty/Lists/.../SzOP\\_POiS\\_v\\_3\\_2\\_30909.pdf](http://www.pois.gov.pl/Dokumenty/Lists/.../SzOP_POiS_v_3_2_30909.pdf)
- Victorian Competition and Efficiency Commission. [www.vcec.vic.gov.au](http://www.vcec.vic.gov.au)
- Wskaźniki zrównoważonego rozwoju Polski. Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2011

## **SOCIO-ECONOMIC DIMENSION OF CHANGES EVOKED BY THE REALIZATION OF THE TEN-T PROGRAM IN POLAND**

### **Summary**

Since the time the investments in infrastructure are realized in Poland within the common transport policy, the changes in this area of Polish economy have been profound. The TEN-T program defines the investments, determining priorities among chosen roads and routes. nonetheless, the changes within transport infrastructure do not leave other economy branches unchanged. On the contrary, they boost the development of the areas they are implemented. The hereby article tries to define and to present the type and the dimension of changes created under the influence of the changing transport conditions in Poland.