

**Karolina Lubieniecka-Kocoń**

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

# **ROZWÓJ PROGRAMU TEN-T (TRANSEUROPEAN NETWORK-TRANSPORT) W POLSCE**

## **Wprowadzenie**

Od czasów przedakcesyjnych Polska korzysta z oferowanych jej przez Unię Europejską programów, których podstawowym zadaniem jest wyrównanie poziomu istniejącej na terenie naszego kraju sieci transportowej rozmaitych gałęzi transportu. Program TEN-T należy właśnie do grupy tych programów. To z jego pomocą szybciej można rozwijać infrastrukturę kolejową, ale także drogową, porty czy lotniska. Niestety, nie zawsze udaje się wykorzystać pełny potencjał oferowanych możliwości. W opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zrównoważonego rozwoju polityki transportowej UE TEN-T z 15 czerwca 2011 r. można znaleźć stwierdzenie, że nowo przyjęte do Unii kraje, w tym Polska, nie zawsze wykorzystują możliwość skorzystania z tego programu: *Komitet z przykrością musi stwierdzić, że z 92 projektów wybranych w ramach zaproszenia do składania wniosków z 2007 r., które wchodziło w zakres śródkresowego przeglądu wieloletniego programu prac na lata 2007-2013, na które przeznaczonych zostanie około dwóch trzecich całego budżetu TEN-T (5,3 mld EUR z 8 mld EUR), jedynie niewielka część realizowana jest w nowych państwach członkowskich*<sup>1</sup>.

Jako że Polska na mapie Europy leży w miejscu niezwykle istotnym geograficznie, na naszym terytorium znajduje się wiele odcinków korytarzy transportowych wchodzących w skład TEN-T. Stąd też pojawia się pytanie, jak dobrze firmy, które mogą pozyskiwać fundusze unijne celem przyspieszenia

---

<sup>1</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zrównoważonego rozwoju polityki transportowej UE TEN-T (opinia przygotowana na wniosek przyszłej prezydencji polskiej), Bruksela, 15.06.2011, s. 2, <http://eur-lex.europa.eu> (14.09.2011).

modernizacji i rozwoju infrastruktury oraz ogólnie rozumianego transportu oraz Polska jako kraj korzystają z tych możliwości.

Niniejsze opracowanie jest próbą analizy sposobu wykorzystywania możliwości programu TEN-T przez Polskę oraz próbą realizacji prognozowanych inicjatyw.

## Trans-European Network-Transport – opis programu

W Deklaracji Praskiej, która została podpisana 31 października 1991 r. po konferencji w Pradze, poruszono temat polityki transportowej w Europie<sup>2</sup>. Konferencja ta została zwołana z jeszcze jednego powodu, wymienionego w preambule: mający wtedy miejsce rozwój transportu w Europie w stopniu, który: [...] *prowadzić może do jego upadku, nieakceptowanej liczby ofiar wypadków drogowych, zwiększającego się negatywnego wpływu ruchu na środowisko i zdrowie ludzi, zwiększającej się gęstości ruchu, zmniejszającej się ilości transportowych inwestycji w niektórych częściach Europy, a także przewidywań wzrostu gęstości transportu o 40% całościowo, a o 1000% w kierunku Zachód-Wschód w następnych 10 latach*<sup>3</sup>.

Koncepcje opracowania systemu, który pomoże zapobiec negatywnym skutkom rozwoju transportu, a także go usprawnić<sup>4</sup> zostały omówione i rozszerzone na dwóch kolejnych konferencjach, na Krecie w 1994 r. oraz w Helsinkach w 1997 r., tym samym tworząc podwaliny idei transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Podstawę prawną funkcjonowania TEN stanowi Tytuł XV Traktatu o Unii Europejskiej (TUE)<sup>5</sup>. Do czasu wejścia w życie tego traktatu w listopadzie 1993 r. Wspólnota Europejska nie miała podstaw prawnych do inicjowania transportowych projektów infrastrukturalnych wspólnego zainteresowania. Zgodnie z zapisami artykułu 154 TUE, sieci te mają za zadanie przyczynić się do sprawnego działania i rozwoju rynku wewnętrznego oraz zapewnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej: *Działania Unii Europejskiej*

<sup>2</sup> Deklaracja Praska: [www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/.../pdf/DeclPrag91.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/.../pdf/DeclPrag91.pdf) (10.10.2010).

<sup>3</sup> Ibid., s. 2: [...] *dramatic development which could lead to serious crisis and possible collapse of Europe's transport systems, as are the unacceptable number of victims of traffic accidents, the growing negative effects of traffic on environment and the health of people, increasing congestion, decreasing infrastructure investment in various parts of Europe and some traffic scenarios which forecast a traffic growth of 40% of general and of 1000% on East- West axes for the next ten years.*

<sup>4</sup> Ibid., s. 3-4.

<sup>5</sup> Urząd Komitetu Integracji Europejskiej.

powinny być nakierowane na wspieranie wzajemnych połączeń i interoperacyjności sieci krajowych oraz zapewnienie dostępu do tych sieci, w tym w szczególności połączenie rejonów peryferyjnych, zamkniętych i wyspiarskich z centralnymi regionami WE. Zgodnie z tymi celami, Wspólnota ustanawia na mocy artykułu 155 TUE zbiór wytycznych obejmujących cele, priorytety i ogólne kierunki działań, które wskazują projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania realizowane przez państwa członkowskie<sup>6</sup>.

Projekty te zostały określone w wytycznych wspólnotowych (Decyzja nr 1692/96) na temat rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Obowiązuje ona w zmienionym brzmieniu decyzją nr 1346/2001 oraz decyzją nr 884/2004.

Główne zainteresowanie w tworzeniu wspólnej polityki transportowej, której miały służyć razem wytyczane cele na wspomnianych konferencjach stanowiły tzw. korytarze transportowe. Termin ten oznacza: [...] *ciąg komunikacyjny międzynarodowego znaczenia, w którym przebiegają co najmniej linie infrastrukturalne dwóch gałęzi transportu o odpowiednich parametrach technicznych wraz z węzłami transportowymi*<sup>7</sup>. Na konferencji w Helsinkach wykreślono transportowe korytarze o priorytetowym znaczeniu, część z nich przechodzi przez teren Polski; są to części korytarzy I, II, III, IV oraz VI.

## TEN-T w Polsce: stan realizacji na drogach i na kolei

Proces zaawansowania Polski w opisywanym programie stał się także przedmiotem troski parlamentarzystów. 21 lipca 2010 r. ówczesny minister infrastruktury Adam Wykręt na posiedzeniu Sejmu nr 72 zadał zapytanie nr 7440 w sprawie zaawansowania Polski we współtworzeniu europejskich korytarzy transportowych<sup>8</sup>. Odpowiedź, dwa posiedzenia później, 6 sierpnia 2010 r., wystosował z upoważnienia ministra Maciej Jankowski, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury: *Polska, przygotowując się do obecnej rewizji sieci TEN-T, opracowała szczegółowy materiał zawierający polskie propozycje modyfikacji tej sieci. Jednocześnie wraz z krajami grupy Grupy Wyszehradzkiej opracowano wspólne stanowisko czterech państw w zakresie rewizji sieci TEN-T, które zawierało zarówno mapy, jak i część opisową, odnoszącą się do przyszłego kształtu tej sieci. W dniu 23 kwietnia br. w Brukseli dokument ten został przekazany panu Siimowi Kallasowi, wiceprzewodniczącemu Komisji Europejskiej,*

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> K. Wojewódzka-Król, *Rozwój infrastruktury transportu*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2002, s. 187.

<sup>8</sup> Zapytanie sejmowe: <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/177A2C6A>

komisarzowi UE ds. transportu, wraz ze szczegółowymi polskimi propozycjami w zakresie modyfikacji sieci TEN-T w formie załącznika. Powyższa dokumentacja spotkała się z dużym uznaniem ze strony Komisji Europejskiej.

W dniu 3 grudnia 2009 r. na posiedzeniu kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury przyjęty został dokument „Informacja nt. wyników prac zespołu do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)”. Materiał ten stanowi szczegółową dokumentację uzasadniającą propozycję Ministerstwa Infrastruktury dotyczącą rozszerzenia sieci TEN-T w Polsce o nowe odcinki dróg, linii kolejowych, lotnisk, portów oraz morskich i śródlądowych dróg wodnych. Był on podstawą do opracowania i przekazania ww. stanowiska Komisji Europejskiej. Elektroniczna wersja tego materiału dostępna jest na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2010 r.<sup>9</sup>

W dokumencie, o którym mowa<sup>10</sup> w odpowiedzi na zapytanie poselskie widnieje 30 projektów, z czego 7 priorytetowych przedstawionych jest w tab. 1.

Tabela 1

Lista propozycji modyfikacji obecnej sieci TEN-T zatwierdzona przez zespół do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) w dniu 23 października 2009 r.

Wyszczególnienie	
LISTA PROPOZYCJI PROJEKTÓW PRIORYTETOWYCH	
A. PROJEKTY DROGOWE	
1.	Autostrada A-2 na odcinku granica polsko-niemiecka – Poznań – Konin – Stryków – Warszawa – Siedlce – Kukuryki – granica polsko-białoruska
2.	Autostrada A-4 na odcinku granica polsko-niemiecka – Jędrzychowice – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa – granica polsko-ukraińska
3.	Droga ekspresowa S-19 na odcinku granica polsko-białoruska – Kuźnica Białostocka – Sokółka – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek – granica polsko-słowacka

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> <http://www.mi.gov.pl/files/0/1792084/InformacjantwynikowpracZespoudosprawprzygotowaniapropozycjimodyfikacjiwspolnotowychwytycznychdotyczychrozwojuTranseuropejskiejSieciTransportowejTENT.pdf> (14.09.2011).

cd. tabeli 1

4.	Droga ekspresowa S-3 na odcinku Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Lubawka – granica polsko-czeska
5.	Szlak drogowy na osi południowy zachód – północny wschód na odcinku granica polsko-czeska – Lubawka – Wrocław – Walichnowy – Pabianice (Łódź) – autostrada A-1 – autostrada A-2 – Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Łomża – Szczuczyn – Ełk – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica polsko-litewska
<b>B. PROJEKTY KOLEJOWE</b>	
1.	Linia kolejowa E 59 na odcinku Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Chałupki – granica polsko-czeska
2.	Linia Dużych Prędkości tzw. „Y” na odcinku Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław z wyjściem na Pragę i Berlin oraz linia konwencjonalna na odcinku Łódź – Koluśki – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno/Idzikowice (CMK)

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury: <http://www.mi.gov.pl/>

Informacja Ministerstwa Infrastruktury została wydana, jak wspomniano 14 grudnia 2010 r., na podstawie opracowania przygotowanego ponad rok wcześniej. Warto w takim razie przyjrzeć się stopniowi realizacji powyższych priorytetów.

Jak podaje Katalog Drogownictwa<sup>11</sup> oraz GDDKiA<sup>12</sup>, 1 grudnia 2011 r. autostrada A2 została włączona w sieć autostrad na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl, co wydłużyło istniejący do tej pory odcinek Łódź (Stryków) – Nowy Tomyśl o 106 km. Zakres prac, jak podaje GDDKiA, objął budowę 105,9 km autostrady o nawierzchni betonowej, ponad 80 mostów i wiaduktów, 6 pełnych węzłów autostradowych, budowę Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP), a także budowę zamkniętego systemu poboru opłat. Mimo oddania do ruchu w 2011 r., do maja 2012 r. wykonywane były tzw. roboty dodatkowe, dlatego pobór opłat na nowym odcinku autostrady rozpoczął się w maju 2012 r.<sup>13</sup>. Od sierpnia 2012 r. można także korzystać z 20 km odcinka autostrady A2 na wschód od Warszawy, tj. obwodnicy Mińska Mazowieckiego<sup>14</sup>.

Autostrada A4 jest gotowa w części, w części trwają prace. We wrześniu 2010 r. podpisano umowę na budowę odcinka A4 od węzła Rzeszów Wschód do

<sup>11</sup> Katalog Drogownictwa, <http://www.katalogdrogownictwa.pl> (18.09.2012).

<sup>12</sup> Serwis GDDKiA, <http://www.gddkia.gov.pl> (20.09.2012).

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Ibid.

węzła Jarosław Wierzbna, a we wrześniu 2012 r. GDDKiA ogłosiła otwarcie bezkolizyjnej obwodnicy Rzeszowa – stanowiący odcinek autostrady A4 węzeł Rzeszów Centralny węzeł Rzeszów Wschód oraz drogi ekspresowej S-19 Stobierna – węzeł Rzeszów Wschód<sup>15</sup>.

W przypadku drogi S-19 przyjąć można, że o ile nie jest gotowa, to prace nad nią są dość zaawansowane. W grudniu 2011 r. została oddana do ruchu obwodnica Kocka oraz Woli Skromowskiej. Ten odcinek drogi S-19 o długości około 8 km, jest pierwszym oznakowanym odcinkiem drogi ekspresowej na Lubelszczyźnie; w okresie lipiec-wrzesień 2012 remontowane były odcinki drogi w okolicach Janowa Lubelskiego i Kraśnika, a także odcinek Kraśnik-Lublin<sup>16</sup>.

Sytuacja na drodze S-3 wygląda podobnie, jedynie niewielkie odcinki są ukończone, a nad sporą częścią trasy trwają prace związane z dokumentacją środowiskową: *Na odcinku drogi Gorzów Wlkp. – Sulechów został opracowany projekt budowlany. Pozostałe odcinki od Sulechowa do Lubawki są na etapie dokumentacji środowiskowej. Obecnie jedynie krótkie odcinki trasy posiadają status drogi ekspresowej. Są to: Goleniów – Rzęsnica, Sulechów – Racula, obwodnice Gorzowa Wlkp., Międzyrzecza, Nowej Soli i Wolina oraz 20 km drogi w okolicy Polkowic i Lubina (z jednopoziomowymi skrzyżowaniami). Droga pośrednio łączy aglomerację szczecińską z aglomeracją poznańską (autostrada A2) oraz z wrocławską, GOP i aglomeracją krakowską (autostrada A4)*<sup>17</sup>.

Najnowszą informacją dotyczącą S-3, jaką można znaleźć na oficjalnych stronach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jest ogłoszenie z 2009 r. dotyczące obwodnicy Miętkowa: odcinek ten uzyskał dofinansowanie z UE w konkursie Ministerstwa Infrastruktury dla projektów z działania 6.1 – Rozwój sieci drogowej TEN-T<sup>18</sup>. W kwietniu 2011 r. GDDKiA podała do wiadomości publicznej informacje o inwestycji „Przebudowa DK nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo – Rurka”, która ma zostać zrealizowana po 2013 r. Zakończony etap tej inwestycji to:

- zatwierdzenie STEŚ przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektora DKiA (przebieg według wariantu II): 31.03.2010 r.
- złożenie wniosku o wydanie decyzji środowiskowej: 15.07.2010 r.
- wydanie decyzji środowiskowej: 16.03.2011 r.<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Serwis GDDKiA, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/11453/A4-i-S19> (10.09.2012).

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Katalog Drogownictwa, <http://www.katalogdrogownictwa.pl> (18.09.2012).

<sup>18</sup> Serwis GDDKiA, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/11453/A4-i-S19> (10.09.2012).

<sup>19</sup> Ibid.

W przypadku pierwszego z wymienionych priorytetów kolejowych, według PKP PLK, inwestycja została podzielona na 4 etapy:

- I. Opracowanie dokumentacji projektowej na odcinku Wrocław – Poznań (161,7 km linii); finansowanie zgodne z decyzją Komisji Europejskiej z 27 grudnia 2004 r. dla projektu nr CCI 2004/PL/16/C/PT/005 (wartość projektu 30 000 000,00 euro).
- II. Wykonanie robót budowlanych na odcinku Wrocław – granica województwa dolnośląskiego (58 km linii), realizowany w ramach POIiŚ 7.1-4 (Projekt CCI 2007PL16PR001 o wartości 390 291 000,00 euro).
- III. Wykonanie robót budowlanych na odcinku Czempin – Poznań (31,4 km linii) (szacunkowa wartość 211 000 000,00 euro).
- IV. Wykonanie robót budowlanych na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Czempin (72,3 km linii) (szacunkowa wartość 484 000 000,00 euro)<sup>20</sup>.

Obecnie realizowane są etapy pierwszy oraz drugi, a czas realizacji to 2006-2014. Dzięki tej modernizacji na odcinku Poznań – Wrocław pociągi osobowe będą mogły jeździć z prędkością 160km/h, a pociągi towarowe 120 km/h. Jak podaje PKP PLK: *Dla etapu II roboty podstawowe na odcinku Skokowa – Żmigród rozpoczęto w styczniu 2009 r., a zakończono w czerwcu 2010 r. Zakończenie realizacji zadań dla etapu II planowane jest w 2014 r. Zakończenie III etapu robót modernizacji na odcinku Czempin – Poznań planowane jest w 2014 roku. Zakończenie IV etapu robót modernizacji na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Czempin planowane jest w 2014 roku*<sup>21</sup>.

W 2011 r. zakończono prace na ośmiokilometrowym odcinku Skokowa – Żmigród. Gotowy jest również jeden tor z Pręgowa do Obornik Śląskich oraz z Obornik Śląskich do Skokowej<sup>22</sup>.

W przypadku drugiego z projektów, Linia Dużych Prędkości tzw. „Y” na odcinku Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław z wyjściem na Pragę i Berlin oraz linia konwencjonalna na odcinku Łódź – Koluszki – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno/Idzikowice (CMK), 20 kwietnia 2011 r. PKP PLK ogłosiła przetarg na: *opracowanie Studiów Wykonalności dla przystosowania [...] łódzkiego węzła kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia ich intermodalności z innymi środkami transportu*<sup>23</sup>. Można więc wysnuć wniosek, że pomimo wstępnych deklaracji nie jest to projekt zbytnio zaawansowany.

<sup>20</sup> Modernizacja Linii Kolejowej E 59 [http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/materialy\\_informacyjne\\_do\\_pobrania/Foldery/folder\\_E59\\_Wroclaw\\_-\\_Poznan.pdf](http://www.plk-sa.pl/fileadmin/PDF/materialy_informacyjne_do_pobrania/Foldery/folder_E59_Wroclaw_-_Poznan.pdf) (22.09.2012).

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> [http://logistyka.wnp.pl/do-2014-r-modernizacja-linii-kolejowej-e-59,168648\\_1\\_0\\_0.html](http://logistyka.wnp.pl/do-2014-r-modernizacja-linii-kolejowej-e-59,168648_1_0_0.html) (22.09.2012).

<sup>23</sup> Rynek Kolejowy, <http://www.rynek-kolejowy.pl>

## Podsumowanie

Jak wspomniano na początku, Komisja, której zadaniem było przygotowanie podsumowania obecnego stanu robót i deklaracji projektów w ramach programu TEN-T oceniła zaangażowanie Polski w ramach grupy nowo przyjętych państw członkowskich jako niewielkie. W tym samym czasie, według odpowiedzi sejmowej, prace Polski w ramach TEN-T zostały ocenione pozytywnie. Mamy więc dwie odmienne opinie dotyczące tego samego tematu.

O ile trudno jest oceniać faktyczny stan zaangażowania bez szczegółowych danych każdego z krajów członkowskich, można porównać deklaracje Polski sprzed dwóch lat z obecnym stanem. Jak widać z porównania, wiele zadań jest realizowanych, ale z opóźnieniem w stosunku do pierwotnego planu. Może to spowodować, że niektóre projekty w ogóle nie zostaną zrealizowane lub też poniechane w toku przygotowań. Zastanawia także występująca nierówność w liczbie projektów priorytetowych dotyczących dróg, a tych dotyczących kolei – ta druga kategoria zawiera tylko dwa takie zadania. Dziwi to tym bardziej, że to kolej jest uznawana za jeden ze środków, który może zmniejszyć natężenie ruchu drogowego, niejako naturalnie uzupełniając połączenia drogowe, tym samym przyczyniając się do poprawy ogólnego stanu użytkowania infrastruktury – o ile będzie właściwie funkcjonować. Być może zatem, skoro wciąż mamy szansę na zwiększenie wykorzystania programów unijnych, takich jak TEN-T, kolej powinna stać się priorytetem?

## DEVELOPING THE TEN-T (TRANS-EUROPEAN NETWORK- TRANSPORT) PROGRAM IN POLAND

### Summary

The article shortly presents the idea of developing the corridors that belong to the TEN-T program that cross Poland, together with the opinion of the Economic- Social Commission concerning its state of the realization. It compares this with the belief of Polish government, initiated by Polish MP and stated in the document it approved. Both these opinions have been faced with the actual realization state of the projects believed to be crucial.