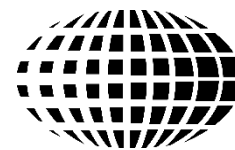


Wpływ integracji europejskiej na rozwój infrastruktury transportowej i zmiany dostępności przestrzennej w Polsce



Tomasz Komornicki



Institute of Geography
and Spatial Organisation
Polish Academy of Sciences

Konferencja

Nasza Europa: 15 lat Polski w Unii Europejskiej

Warszawa 16.05.2019

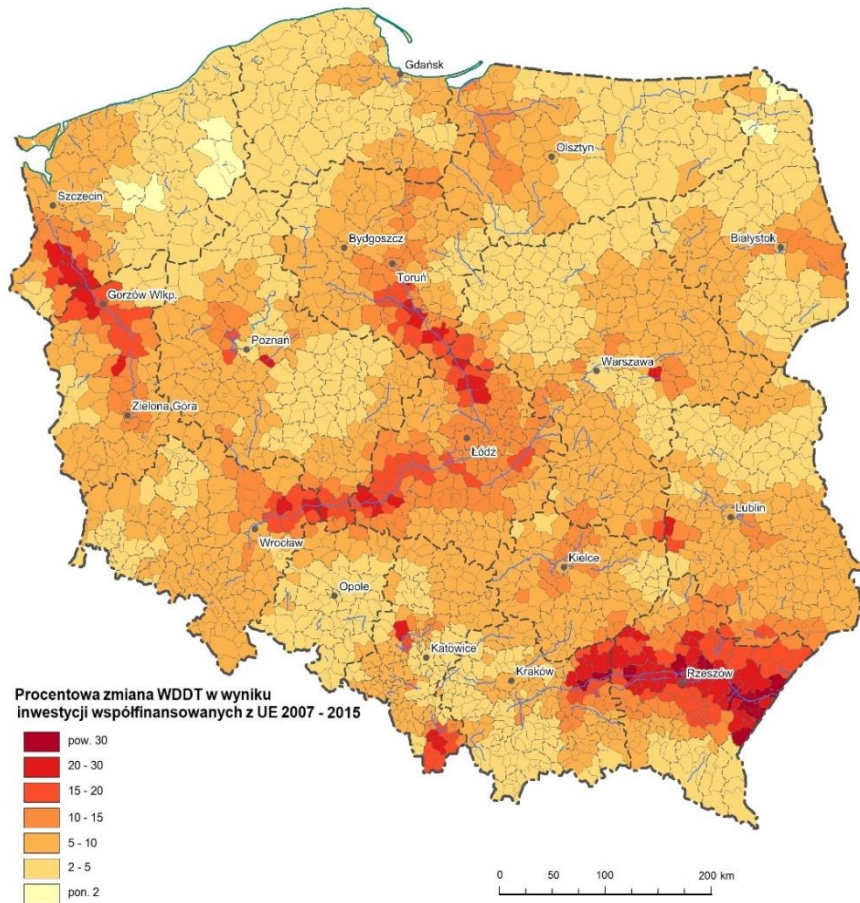
Wymiary wpływu członkostwa w UE

- Rozwój gospodarki i podniesienie poziomu życia – wzrost natężenia interakcji międzynarodowych i krajowych, zwiększenie mobilności (popyt na infrastrukturę)
- Środki finansowe w ramach polityki spójności i unikalny proces inwestycyjny - **zaspokojenie popytu, likwidacja barier, ale także tworzenie nowych podstaw dla rozwoju, poprawa dostępności w różnych skalach przestrzennych, poprawa jakości życia**
- Regulacje prawne - programowanie długookresowe, planowanie strategiczne, ewaluacja *ex ante* i *ex post*.
- Zasady realizacji tak programów operacyjnych, jak i konkretnych projektów transportowych, zagwarantowały ciągłość polskiej polityki transportowej, niezależnie od zmian kolejnych ekip rządzących
- Konieczność szybkiego dostosowania prawa (specustawy) miała negatywny wpływ na system planowania przestrzennego

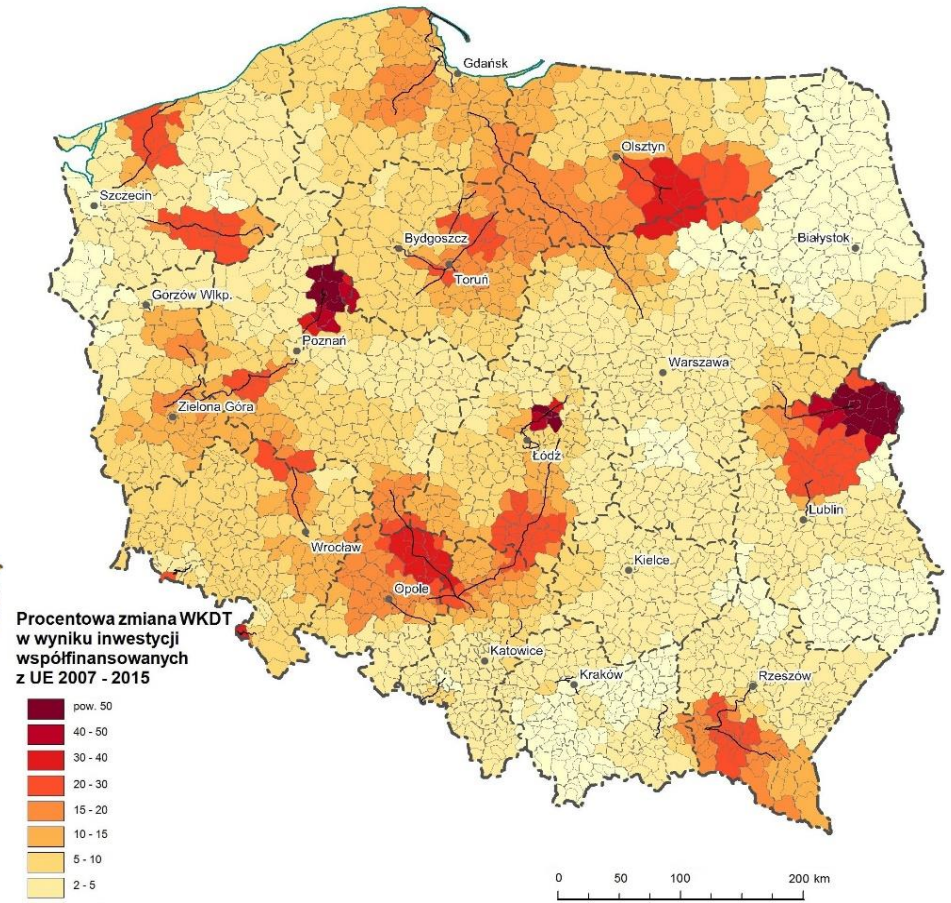
Dostępność przestrzenna

- Efektów inwestycji nie można mierzyć środkami finansowymi, a nawet długością autostrad lub linii kolejowych. Konieczne są miary pokazujące **rzeczywiste efekty** podejmowanych działań.
- Dostępność jednostki terytorialnej to **szansa na jej rozwój społeczno-gospodarczy (ale nie gwarancja tego rozwoju)**, która związana jest z łatwością osiągnięcia atrakcyjnych celów w innych jednostkach
- Łączny **efekt netto inwestycji drogowych** wynikających z członkostwa w Unii Europejskiej (w zakresie dostępności przestrzennej) można oszacować na około **25% w ruchu pasażerskim i 12-15% w towarowym**
- Wzrosty te **uznać należy za spektakularne**, biorąc pod uwagę, że badanie dotyczy wszystkich polskich gmin, także tych położonych daleko od nowych inwestycji
- **Efekty inwestycji kolejowych są mniejsze**, ale także zauważalne
- Rozwój sieci transportowych znacząco **równoważy też postępującą koncentrację ludności**, będącą wynikiem migracji wewnętrznych

Poprawa dostępności 2007 - 2015

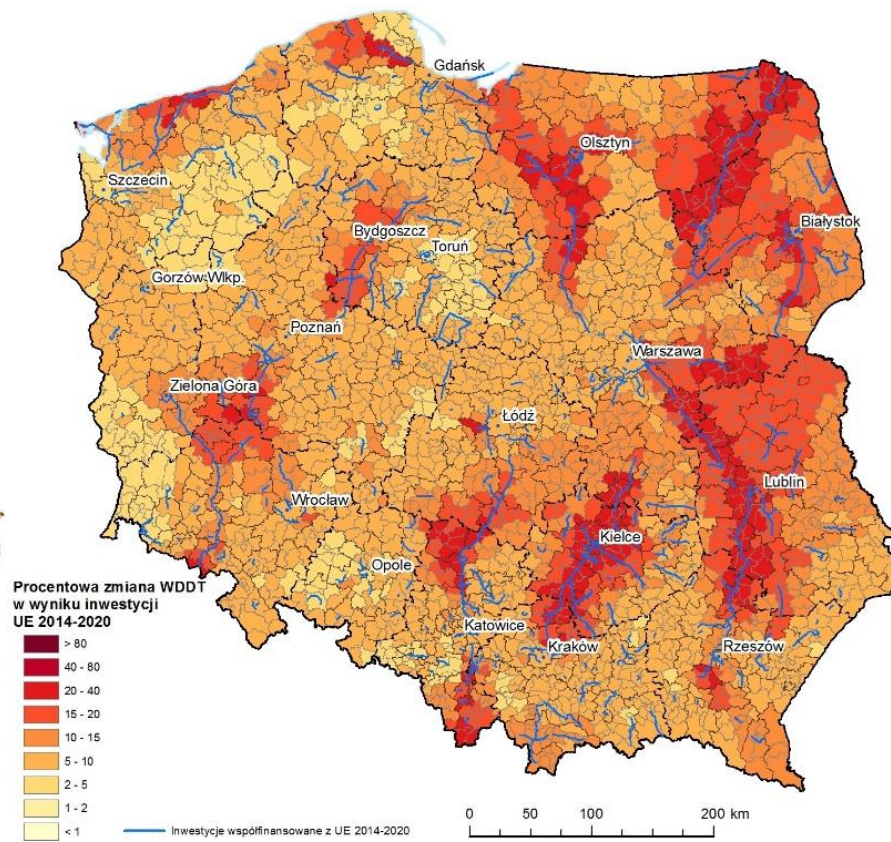
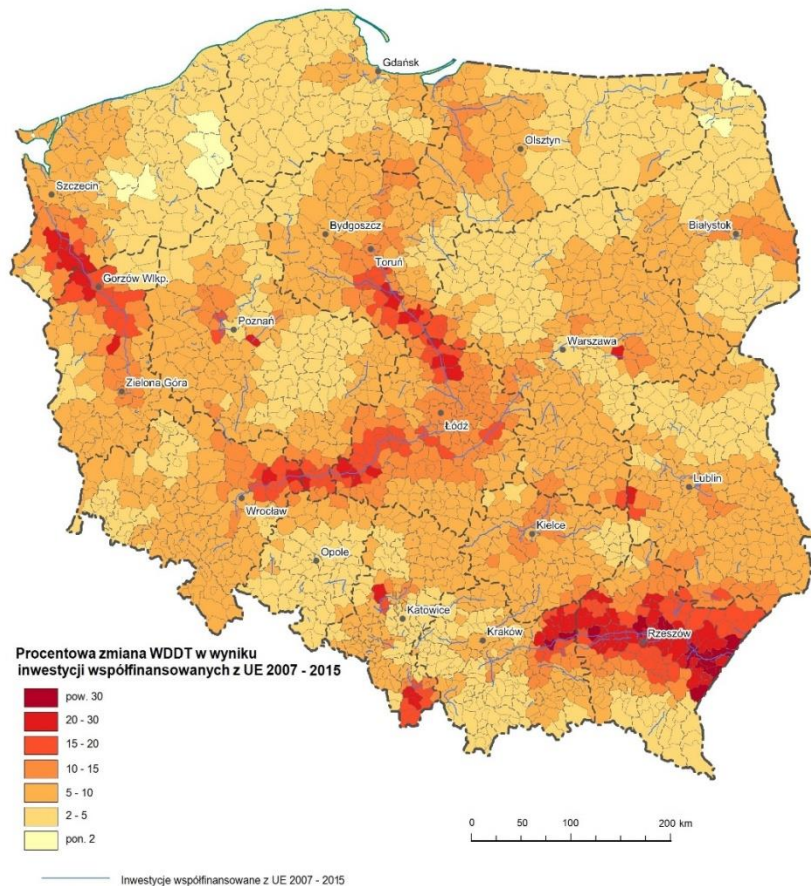


Investycje współfinansowane z UE 2007 - 2015



Investycje współfinansowane z UE 2007-2015

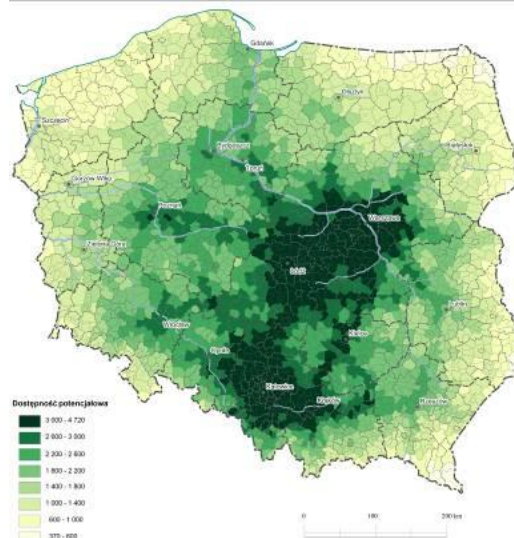
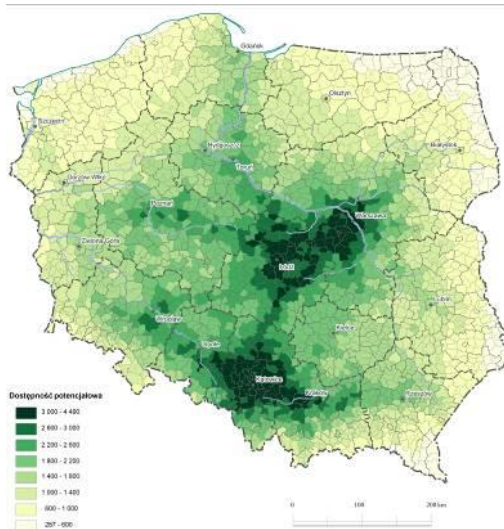
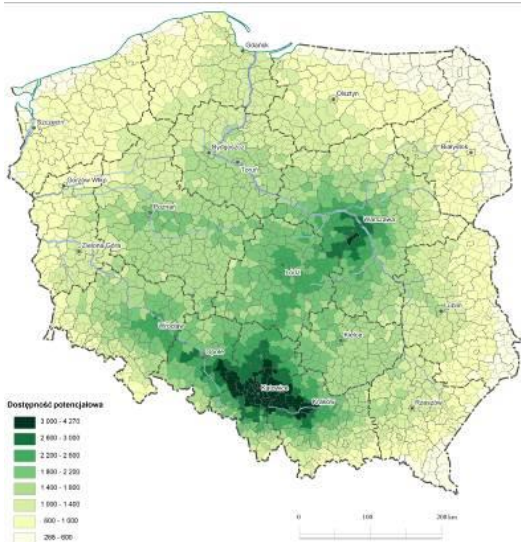
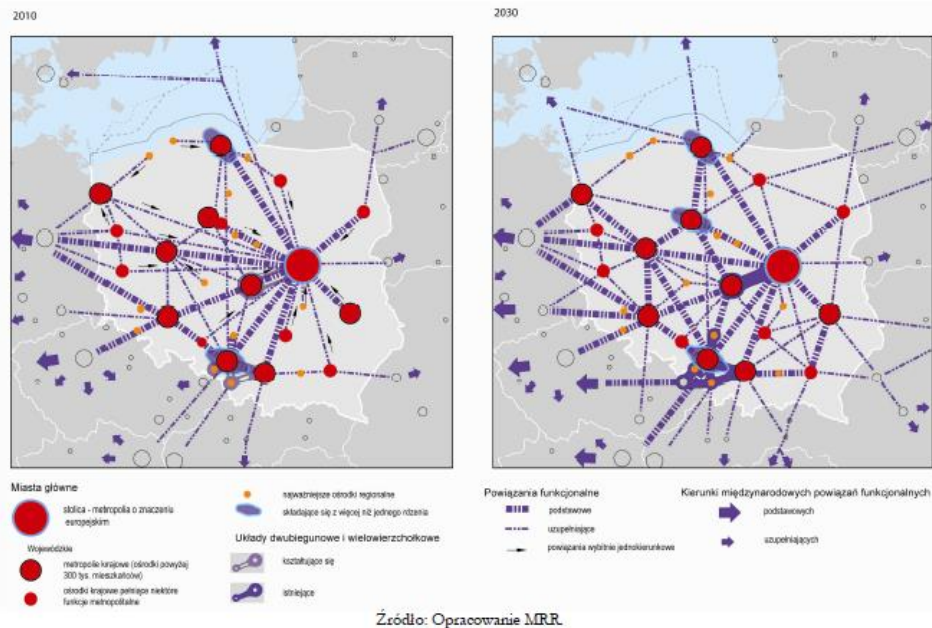
Kolejne perspektywy – sukcesywna realizacja celów polityki spójności



Realizacja celów polityki przestrzennej

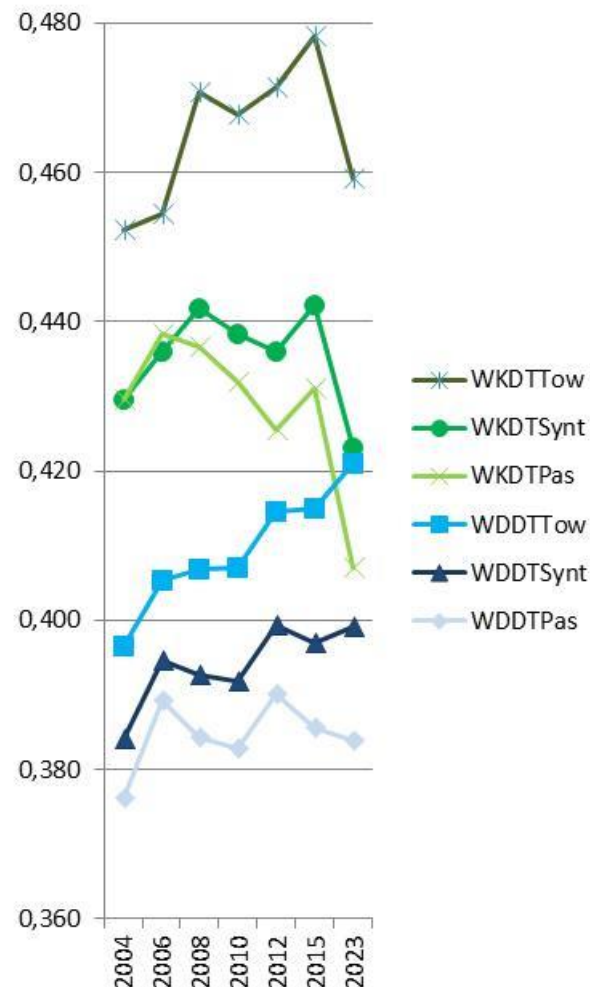
- Wsparcie dla polskiego systemu transportowego (zwłaszcza drogowego) sprzyjało **wypełnieniu celów wewnętrznej polityki przestrzennej**
- W kontekście inwestycji transportowych, możemy stwierdzić, że członkostwo w Unii Europejskiej **wzmocniło polską sieć metropolii**, a zarazem policentryczną strukturę osadniczą

Rysunek 5. Powiązania funkcjonalne głównych ośrodków miejskich 2010 i 2030



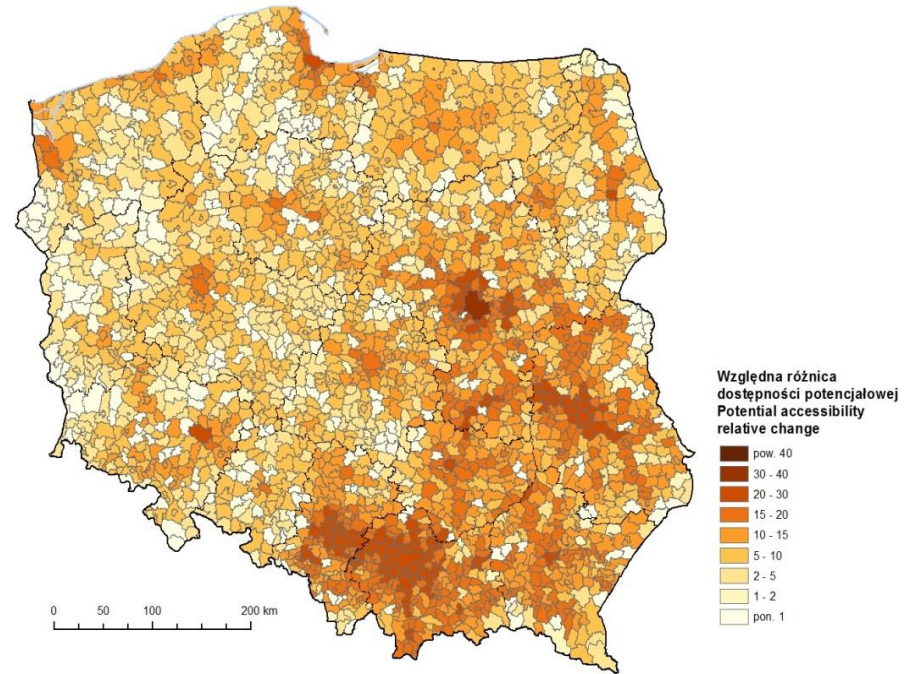
Wyzwania kolejnej perspektywy (1)

- **Sukcesy** dotychczasowego wsparcia polskiej infrastruktury transportowej ze strony Unii Europejskiej **stanowią jednocześnie wyzwanie** dla kolejnej perspektywy finansowej
- Inwestycje obecnej perspektywy w zauważalny sposób zniwelują różnice na linii zachód – wschód. Jednocześnie najprawdopodobniej utrzymają się dysproporcje dostępnościowe w **relacji południe-północ**
- Inwestycje musiały zwiększyć **polaryzację** pod względem dostępności. Badania pokazują, że osiągnęła ona maksymalne wartości
- **Zatrzymanie procesu inwestycyjnego** tak w transporcie kolejowym, jak i drogowym **może oznaczać utrwalenie polaryzacji**, wzrost nierówności rozwojowych i wykluczenie transportowego



Wyzwania kolejnej perspektywy (2)

- **Wsparcie dla transportu publicznego** (traktowanego kompleksowo, nie tylko jako transport kolejowy)
- Zaawansowanie **suburbanizacji** powoduje, że jesteśmy **skazani na intermodalność**.
- Nie zawsze potrafimy wykorzystać istniejący potencjał w tym zakresie
- **Integracja inwestycji** o wymiarze europejskim i krajowym z sieciami regionalnymi lokalnymi



Przewaga transportu indywidualnego nad zbiorowym

Źródło: projekt NCN Multimodac; kierownik dr hab. Piotr Rosik

Wnioski

- Wpływ członkostwa w Unii Europejskiej na rozwój polskiej infrastruktury transportowej oraz poprawę dostępności przestrzennej uznać należy za **zdecydowanie pozytywny**.
- Błędy pojawiające się w przypadku poszczególnych inwestycji nie zmieniają tego obrazu.
- **Polska przestrzeń stała się lepiej dostępna w Europie**, a największe ośrodki lepiej dostępne w skali kraju.
- **Wzmocniono szkieletowy policentryczny układ sieci osadniczej oraz skompensowano część procesów marginalizacji** zachodzących w Polsce Wschodniej.
- Dla dużej części kraju **zła dostępność transportowa przestała być główną barierą** rozwojową.
- **W skali regionalnej i lokalnej efekt jest bardziej selektywny terytorialnie**. Na wielu obszarach poprawiła się jakość życia mieszkańców. Z drugiej strony **zwiększyła się polaryzacja** pod względem dostępności transportowej, a tym samym pogorszeniu uległa relatywna konkurencyjność niektórych jednostek.
- Stanowi to poważne **wyzwanie dla dalszych** działań inwestycyjnych, niezależnie od tego czy będą oparte na źródłach unijnych, czy krajowych.
- Powinniśmy **dążyć do ponownej integracji systemu planowania** przestrzennego (wewnętrznej oraz z planowaniem rozwojowym)



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

t.komorn@twarda.pan.pl