

mgr Anna Busłowska*

WPLYW PROGRAMU OPERACYJNEGO ROZWÓJ POLSKI WSCHODNIEJ NA LATA 2007-2013 NA ROZWÓJ TRANSPORTU DROGOWEGO W BIAŁYMSTOKU

1. Wstęp

Zachodzące w Europie procesy integracji z jednej strony przynoszą wymierne korzyści w regionach dobrze rozwiniętych, z drugiej stwarzają zagrożenie dla rozwoju terenów o mniejszym potencjale gospodarczym. Mała aktywność społeczna i gospodarcza oraz niewykorzystany wewnętrzny potencjał potęgują w regionach uboższych brak procesów inicjujących trwały wzrost.¹ Biorąc pod uwagę powyższe spostrzeżenia, w 2005 roku zaproponowano, aby dla pięciu najbardziej ubogich² wówczas regionów Unii stworzyć specjalny fundusz wsparcia. Pomoc objęła pięć województw Polski wschodniej: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie i świętokrzyskie. Projekt programu został opracowany w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego we współpracy z samorządami wymienionych województw. Był on poddany szerokim konsultacjom społecznym. W październiku 2007 roku została podpisana decyzja Komisji Europejskiej przyjmująca do realizacji *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej* (PO RPW). Czas obowiązywania programu określono na lata 2007-2013.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie roli, jaką mogą odegrać środki *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej* w poprawie funkcjonowania systemu transportu drogowego w mieście Białystok.

2. Charakterystyka PO RPW na lata 2007-2013

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013 stanowi dodatkowy element wsparcia z funduszy strukturalnych oraz wzmacnia i uzupełnia działanie innych programów pomocowych na terenie wschodnich województw. Jego zadaniem jest zahamowanie tendencji stagnacyjnych, zapobieganie marginalizacji i peryferyjności województw wschodnich oraz pobudzenie rozwoju gospodarczego tych województw. Główny cel programu, który wynika z *Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013*, to „przyspieszenie tempa rozwoju spo-

* Uniwersytet w Białymstoku, Wydział Ekonomii i Zarządzania.

¹ *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007, s. 5.

² Najniższy poziom PKB na 1 mieszkańca.

łeczno-gospodarczego Polski wschodniej zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju”. Realizacji tego założenia służą cele szczegółowe:³

- rozwój gospodarki opartej na wiedzy,
- zwiększenie dostępu do szerokopasmowego Internetu,
- rozwój określonych funkcji metropolitalnych miast wojewódzkich,
- poprawa ilości i jakości powiązań komunikacyjnych w województwach,
- rozwój turystyki zrównoważonej w danym regionie Polski.

Wsparcie w ramach programu będzie się skupiało na sześciu Osiach priorytetowych. Należą do nich:⁴

- Oś priorytetowa 1 „Nowoczesna gospodarka” – wspierane będą projekty mające na celu poprawę infrastruktury edukacyjnej, budowę i rozbudowę parków i inkubatorów technologicznych, centrów doskonałości, centrów transferu technologii, ośrodków innowacyjnych i badawczych oraz projekty dotyczące przygotowania terenów pod inwestycje produkcyjne i sferę nowoczesnych usług;
- Oś priorytetowa 2 „Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego” – polega na budowaniu infrastruktury teleinformatycznej, w szczególności szerokopasmowego Internetu, co umożliwi sprawną wymianę danych między samorządami, urzędami, placówkami edukacyjnymi itp., a mieszkańcom województw stworzy szansę rozwijania zainteresowań, zdobywania i pogłębiania wiedzy;
- Oś priorytetowa 3 „Wojewódzkie ośrodki wzrostu” – mając na uwadze znaczenie, jakie odgrywają w podnoszeniu konkurencyjności regionów sprawnie funkcjonujące obszary metropolitalne, w ramach tej Osi przewiduje się realizację inwestycji z zakresu infrastruktury miejskiej (system miejskiego transportu zbiorowego oraz turystyka kongresowa i targowa);
- Oś priorytetowa 4 „Infrastruktura transportowa” – wsparcie dotyczy projektów z zakresu modernizacji dróg wojewódzkich, ułatwiania dostępu do terenów inwestycyjnych, atrakcji turystycznych, przejść granicznych, budowy mostów, tuneli, obwodnic oraz węzłów i skrzyżowań w ciągach dróg;
- Oś priorytetowa 5 „Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego oparte o warunki naturalne” – cenne walory przyrodnicze i kulturalne Polski wschodniej są podstawą dla promowania rozwoju projektów w zakresie tworzenia odpowiednich ofert turystycznych;
- Oś priorytetowa 6 „Pomoc techniczna” – należą tu projekty wspierające działania z zakresu zarządzania, wdrażania, monitorowania, oceny, kontroli, promocji *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013*.

³ *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008, s. 5.

⁴ *Ibidem*, s. 15-57.

TABELA 1.
Podział Osi priorytetowych i Działań w ramach PO RPW na lata 2007-2013

Oś priorytetowa	Działanie
1 „Nowoczesna gospodarka”	1.1. „Infrastruktura uczelni”
	1.2. „Wsparcie powstawania i dekapitalizowanie instrumentów inżynierii finansowej”
	1.3. „Wspieranie innowacji”
	1.4. „Promocja i współpraca”
2 „Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego”	2.1. „Sieć szerokopasmowa Polski Wschodniej”
3 „Wojewódzkie ośrodki wzrostu”	3.1. „Systemy miejskiego transportu zbiorowego”
	3.2. „Infrastruktura turystyki kongresowej i targowej”
4 „Infrastruktura transportowa”	4.1. „Infrastruktura drogowa”
5 „Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne”	5.1. „Promowanie zrównoważonego rozwoju turystyki”
	5.2. „Trasy rowerowe”
6 „Pomoc techniczna”	6.1. „Wsparcie procesu wdrażania oraz promocja Programu”

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, Narodowe Strategiczne... op.cit., s. 14.*

Łączna pula środków dostępnych w ramach analizowanego programu to 992 mln euro przeznaczonych przez Radę Europejską oraz około 1,3 mld przyznane przez rząd Polski z ogólnej puli środków ERDF. Wysokość dofinansowania podzielono na określone Osi priorytetowe, co zostało przedstawione w tabeli 2. Najwięcej funduszy zarezerwowano na rozwój nowoczesnej gospodarki oraz poprawę funkcjonowania infrastruktury transportu. Odpowiada to głównym celom programu, tj. unowocześnianiu, poprawie jakości życia, uatrakcyjnieniu danych regionów pod względem inwestycyjnym i pogłębieniu ich wzajemnej współpracy.

Ogólna kwota przewidziana dla programu została rozdysponowana na województwa wschodniej Polski: warmińsko-mazurskie, podlaskie, świętokrzyskie, lubelskie i podkarpackie. Najwięcej środków otrzyma województwo lubelskie – ponad 508 mln euro, województwu podlaskiemu przyznano nieco ponad 386 mln euro. Mniej otrzyma jedynie region świętokrzyski – około 375 mln euro.⁵

⁵ Na jednego mieszkańca kwoty te kształtują się odpowiednio: 233,33 euro (lubelskie), 232,32 euro (podkarpackie), 322,46 euro (podlaskie), 292,06 euro (świętokrzyskie), 313,15 euro (warmińsko-mazurskie). Pomoc skoncentrowana jest głównie na województwach północnych, gdzie brak jest terenów przemysłowych, a rolnictwo jest mało wydajne ze względu na niską klasę gleb. Obliczenia własne na podstawie: *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, Narodowe Strategiczne... op.cit., s. 43.*

TABELA 2.

Udział środków w ramach danych Osi priorytetowych

Wyszczególnienie	Udział środków	
	w %	w mln euro
Oś priorytetowa 1 „Nowoczesna gospodarka”	34,74	766,218
Oś priorytetowa 2 „Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego”	11,22	247,466
Oś priorytetowa 3 „Wojewódzkie ośrodki wzrostu”	19,91	439,131
Oś priorytetowa 4 „Infrastruktura transportowa”	29,04	640,500
Oś priorytetowa 5 „Zrównoważony rozwój potencjału turystycznego opartego o warunki naturalne”	2,09	46,097
Oś priorytetowa 6 „Pomoc techniczna”	3,00	66,167
Razem	100,00	2 205,58

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, Narodowe Strategiczne... op.cit., s. 6.*

Szczegółowy podział środków pomiędzy województwa przedstawia tabela 3.

TABELA 3.

Podział środków na poszczególne województwa w ramach PO RPW na lata 2007-2013

Województwo	Podział kwoty 992,19 mln euro	Podział kwoty 1 213,39 mln euro	Łączna kwota w mln euro
lubelskie	264,85	243,72	508,57
podkarpackie	253,41	234,07	487,48
podlaskie	145,61	241,25	386,86
świętokrzyskie	156,21	219,09	375,30
warmińsko-mazurskie	172,11	275,26	447,37
Razem	992,19	1 213,39	2 205,58

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, Narodowe Strategiczne... op.cit., s. 6.*

3. Oś priorytetowa 4 „Infrastruktura transportowa”

Jednym z najważniejszych elementów rozwoju, który świadczy o konkurencyjności regionów, podnosi jakość życia jego mieszkańców oraz decyduje o wewnętrznej spójności regionu, jest sprawnie działająca infrastruktura transportowa, w tym infrastruktura drogowa. Kwestia otwartości komunikacyjnej nabrała większego znaczenia po przystąpieniu Polski do UE. Wschodnie województwa stały się granicami całej Wspólnoty Europejskiej. W województwach Polski wschodniej stan infrastruktury transportowej jest niezadowolający. Wieloletnie niedoinwestowanie skutkuje ubogą siecią powiązań komunikacyjnych z innymi regionami kraju, brakiem mostów bądź ich niedostateczną nośnością. Brak jest obwodnic miast, a natężenie ruchu stwarza zagrożenia dla życia i zdrowia ludności. Poprawa

stanu infrastruktury drogowej może stanowić jeden z najistotniejszych czynników wykorzystania potencjału rozwojowego województw. W ramach Osi priorytetowej 4 zakłada się realizację projektów z zakresu budowy lub modernizacji odcinków dróg wojewódzkich, poprawę dostępu do dróg krajowych położonych w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (the Trans-European Transport Network), usprawnienie połączeń między województwami, ośrodkami miejskimi oraz obszarami o ważnym znaczeniu gospodarczym.⁶

Na realizację tego Priorytetu w ramach PO RPW przekazano około 30% łącznej puli środków programu. Na liście projektów indywidualnych zakwalifikowanych do dofinansowania znalazło się ponad 30 projektów. Projekty o największym zaangażowaniu środków finansowych to⁷:

- rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 w województwie lubelskim (około 66 mln euro),
- budowa wschodniej obwodnicy Przemysła, ułatwiającej dostępność do przejść granicznych w Medyce i Malhovicach (województwo podkarpackie, około 102 mln euro),
- most na Wiśle wraz z przebudową drogi wojewódzkiej nr 764 w województwie świętokrzyskim (około 70 mln euro),
- obwodnica Nowego Miasta Lubawskiego i Lubawy w województwie warmińsko-mazurskim (około 93 mln euro),
- wschodnia obwodnica Olsztyna (województwo warmińsko-mazurskie, około 62 mln euro).

W województwie podlaskim w ramach Osi 4 finansowane są projekty dotyczące budowy obwodnic (Stawiski, Bargłów Kościelny, Szczuczyn w ciągu drogi krajowej 61, przebudowy dróg wojewódzkich: nr 653 na odcinku Bakałarzewo-Suwałki oraz nr 645 na odcinku granica województwa-Nowogród). Szereg inwestycji związanych z budową północnej obwodnicy Białegostoku planuje białostocki magistrat. Wśród nich wymienić można budowę tzw. Trasy Generalskiej.

4. Charakterystyka projektów w dziedzinie transportu drogowego planowanych do realizacji przez Miasto Białystok w ramach PO RPW na lata 2007-2013

Projekty Białegostoku w zakresie transportu i infrastruktury transportowej zostaną sfinansowane z Działania 3.1. „Systemy miejskiego transportu zbiorowego” (poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego Białegostoku – Etap II i III) oraz z Działania 4.1. „Infrastruktura drogowa” (budowa przedłużenia ul. Piastowskiej, przebudowa ul. Gen. F. Kleeberga, budowa przedłużenia i przebudowa ul. Gen. W. Andersa, a także przebudowa ul. Gen. S. Maczka wraz z Al.

⁶ Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej...op.cit., s. 90.

⁷ Pełna „Lista projektów indywidualnych PO Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013” jest dostępna na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, www.mrr.gov.pl (z dnia 17.03.2008).

1000-lecia Państwa Polskiego).⁸ Planowane inwestycje przyczynią się do zwiększenia przepustowości miejskich dróg, poprawy bezpieczeństwa oraz usprawnienia ruchu tranzytowego, a także do poprawy życia mieszkańców regionu. Uczynią one miasto bardziej przyjaznym i atrakcyjnym dla odwiedzających go turystów i inwestorów.

Poprawa jakości funkcjonowania systemu transportu publicznego Białegostoku – Etap II i Etap III

W latach 2005-2007 Białystok i spółki komunikacyjne realizowały I Etap projektu, w ramach którego dokonano prac modernizacyjnych na ul. M. Skłodowskiej, ul. W. Liniarskiego, ul. K. Kalinowskiego i ul. Zwierzynieckiej, ul. 11 Listopada, ul. M. Kopernika oraz na Placu Uniwersyteckim i Placu Katyńskim.

Realizację Etapu II przewiduje się na lata 2008-2009, a jego koszt na około 145 mln zł. W ramach tego Etapu zostaną zrealizowane następujące inwestycje:⁹

- zakup ekologicznie czystego, zasilanego gazem taboru autobusowego (24 szt.) oraz kasacja starych autobusów,
- wprowadzenie priorytetów dla autobusów w ruchu miejskim,
- przebudowa ul. Produkcyjnej i ul. Antoniuk Fabryczny od skrzyżowania z ul. Gen. S. Maczka do skrzyżowania z ul. Gen. Z. Berlinga,
- przebudowa ul. Antoniukowskiej i ul. Antoniuk Fabryczny na odcinku od skrzyżowania z ul. Gen. Z. Berlinga do ul. Knyszyńskiej,
- przebudowa odcinka ul. H. Sienkiewicza i ul. Wasilkowskiej od skrzyżowania z ul. Ogrodową do skrzyżowania z ul. Gen. W. Andersa.

W ramach Etapu III zaplanowano:¹⁰

- zakup kolejnych 74 zasilanych gazem autobusów oraz kasację starego taboru,
- przebudowę ul. Legionowej na odcinku od ul. M. Skłodowskiej do ul. H. Sienkiewicza,
- przebudowę ul. H. Sienkiewicza na odcinku od ul. Legionowej do ul. Ogrodowej wraz ze skrzyżowaniami ul. H. Sienkiewicza z Al. J. Piłsudskiego i ul. Jurowiecką,
- przebudowę Al. J. Piłsudskiego na odcinku od Ronda A. Lussy do ul. H. Dąbrowskiego,
- budowę centrum przesiadkowego przy skrzyżowaniu ul. H. Sienkiewicza z Al. J. Piłsudskiego i ul. Jurowiecką,
- budowę centrum sterowania ruchem w komunikacji miejskiej.

Wykonanie tych prac planuje się na lata 2011-2013, a łączny koszt na około 158 mln zł.

⁸ „Lista projektów indywidualnych *PO Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013*”, www.mrr.gov.pl (z dnia 17.03.2008).

⁹ Dane Urzędu Miejskiego w Białymstoku, www.bialystok.pl (z dnia 13.03.2008).

¹⁰ Ibidem.

Budowa Trasy Generalskiej

Projekt połączenia ciągiem komunikacyjnym dróg krajowych w granicach Białegostoku i budowy obwodnicy miasta rozpoczął się od budowy tunelu na przedłużeniu ul. Ks. J. Popiełuszki wraz z przebudową dróg dojazdowych do tunelu, czyli ulic: Ks. J. Popiełuszki, Hetmańskiej, M. Kopernika i Składowej. Kolejny etap miejskiej trasy przyspieszonego ruchu obejmie ulice: Gen. F. Kleeberga, Gen. S. Maczka, Gen. W. Andersa, 27 Lipca, Zacisze i jej przedłużenie do ul. Baranowickiej. Projekt budowy tej trasy ma strategiczne znaczenie dla usprawnienia i zwiększenia przepustowości miejskich dróg. Trasa ta połączy drogi krajowe nr 8 (biegnącą do przejścia w Budzisku) z drogą krajową nr 19 do Lublina i nr 65 do przejścia w Bobrowniach. Przebudowa tych ulic znacznie usprawni przejazd przez miasto i ułatwi dostęp do wschodnich granic Polski od strony Białegostoku. Projekt ten w ramach PO RPW będzie realizowany etapami, które przedstawiono w tabeli 4.

TABELA 4.

Etapy budowy Trasy Generalskiej

Etap	Koszt w mln zł	Lata realizacji
Przebudowa ul. Gen. S. Maczka wraz z Al. 1000-lecia Państwa Polskiego	149,7	2007-2010
Budowa przedłużenia ul. Gen. Andersa (odcinek od ul. Wasilkowskiej do ul. Baranowickiej)	95,3	2008-2011
Przebudowa ul. Gen. W. Andersa (odcinek od ul. Gen. S. Maczka do ul. Wasilkowskiej)	51,3	2009-2012
Przebudowa ul. Gen. F. Kleeberga (odcinek od granicy miasta do ul. Gen. S. Maczka)	71,0	2010-2013

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Dane Urzędu Miejskiego w Białymstoku.

Przebudowywane ulice będą przystosowane do ruchu przyspieszonego, a jeźdźnie spełnią unijne wymogi nośności 115kN/oś. Planuje się także budowę infrastruktury podziemnej, nowego oświetlenia ulicznego i budowę sygnalizacji świetlnych. Ponadto w ramach budowy przedłużenia ul. Gen. W. Andersa powstaną dwupoziomowe skrzyżowania: jedno z ul. Wasilkowską, drugie z przedłużeniem ul. Piastowskiej. Dwupoziomowe skrzyżowania z estakadą zostaną wybudowane także w ciągu ulic Gen. F. Kleeberga oraz Gen. S. Maczka. Zaplanowano również nowe ścieżki rowerowe, chodniki i zatoki autobusowe przy przebudowywanych trasach.¹¹

Planowana Trasa Generalska będzie tworzyć północną obwodnicę Białegostoku. Będzie miała podstawowe znaczenie w połączeniu ruchu między drogami prowadzącymi do przejść z Litwą i Białorusią oraz dalej na południe do granicy z Ukrainą.

¹¹ Dane Urzędu Miejskiego w Białymstoku.

Budowa przedłużenia ul. Piastowskiej (odcinek od ul. Mieszka I do ul. W. Wysokiego)

Budowane przedłużenie ul. Piastowskiej o długości około 3,9 km ma na celu połączenie tzw. Trasy Generalskiej z Trasą Kopernikowską oraz wzajemne skomunikowanie dróg krajowych nr 8, 19 i 65. Planowany odcinek w przeważającej części będzie przebiegał po nowej trasie. Działania dotyczące realizacji tego projektu będą obejmowały przebudowę dwujezdniowej ul. Piastowskiej od ul. Mieszka I do ul. Towarowej oraz wybudowanie dwujezdniowej ulicy stanowiącej przedłużenie ul. Piastowskiej do ul. Wysokiego. Wybudowana ulica o nośności 115 kN/oś będzie przystosowana do ruchu przyśpieszonego pojazdów. Inwestycja zostanie zrealizowana w latach 2008-2011, a jej koszt wyniesie około 60 mln zł.¹²

5. Zakończenie

Wieloletnie zaniedbania inwestycyjne, brak obszarów przemysłowych, niedostateczny stan i jakość infrastruktury transportowej, problemy gospodarcze i społeczne sprawiły, że województwa Polski wschodniej znalazły się w centrum zainteresowania władz zarówno unijnych, jak i krajowych. Podjęto działania w kierunku zmniejszenia luki dzielącej te regiony od reszty kraju. W ten cel wpisują się założenia m.in. *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007-2013*. Działania realizowane w ramach tego programu mają służyć przeciwdziałaniu problemom społeczno-gospodarczym województw wschodnich oraz wsparciu rozwoju wschodniej Polski.

Istotnym elementem programu jest poprawa stanu i jakości infrastruktury transportowej. Jest to podyktowane nie tylko zwiększeniem dostępności inwestycyjnej regionu, ale także względami związanymi ze wzmożonym ruchem tranzytowym do wschodnich granic zarówno Polski, jak i Unii Europejskiej. Dlatego istotnym punktem w budżecie programu, obejmującym około 30% łącznej puli środków, jest wsparcie infrastruktury drogowej. Znaczna część środków, tj. około 386 mln euro, przypada województwu podlaskiemu. Białystok przygotowuje szereg projektów zmierzających do poprawy funkcjonowania transportu miejskiego, w tym usprawnienie ruchu tranzytowego na terenie miasta. Budowa obwodnicy i poprawa komunikacji miejskiej dzięki zakupowi nowego taboru to najważniejsze plany inwestycyjne białostockiego magistratu. Ich realizacja przyczyni się nie tylko do poprawy życia mieszkańców, ale także do zwiększenia gospodarczej atrakcyjności Białegostoku i okolic.

Literatura

1. *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, Narodowa Strategia Spójności*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007.

¹² Dane Urzędu Miejskiego w Białymstoku.

2. *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007.*
3. *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013, Szczegółowy Opis Osi priorytetowych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2008.*
4. <http://www.mrr.gov.pl> (z dnia 17.03.2008).
5. <http://www.bialystok.pl> (z dnia 13.03.2008).