

# PROCESY INTEGRACJI A ROZWÓJ SIECI DROGOWEJ WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO W KONTEKŚCIE ICH ODDZIAŁYWANIA NA GOSPODARKE PODLASIA

Paweł PIĄTKOWSKI<sup>1</sup>

## 1. Wstęp

Procesy integracji Polski z Unią Europejską od kilku lat wpływają na kształt prowadzonej polityki regionalnej. Jednym z głównych kierunków, na które kierowane są środki pomocowe i fundusze strukturalne, są inwestycje infrastrukturalne, w szczególności na rozwój sieci drogowej. Dzieje się tak, gdyż wśród czynników podawanych jako podstawowe bariery rozwoju Polski, a tym samym i Podlasia jako jeden z pierwszych podawany jest stan infrastruktury drogowej. W Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego kwestia ta znajduje znaczące miejsce. Inwestycje w rozwój infrastruktury drogowej mogą się stać jednym z podstawowych czynników wspierających rozwój regionu. Ponadto poprawny stan tej infrastruktury sprawi, iż podstawowa bariera rozwoju regionu zostanie przełamana. Celem referatu jest ukazanie, jak napływ środków pomocowych i funduszy strukturalnych może wpłynąć na rozwój – zarówno remont, modernizacja, jak i rozbudowa – sieci dróg, a poprzez to na dynamizację wzrostu gospodarczego Podlasia. W pierwszej części referatu przedstawiona jest sytuacja regionu pod kątem jego potencjału rozwojowego oraz szans, jakie przed nim stają. Ponadto ukazany jest stan infrastruktury drogowej Podlasia ze szczególnym uwzględnieniem dróg krajowych. W drugiej części referatu podjęta została próba wskazania związku wybranych aspektów rozwoju sieci drogowej na Podlasiu z szansami rozwoju regionu. W trzeciej części przedstawione zostało wykorzystanie funduszy unijnych przez województwo podlaskie, ze szczególnym uwzględnieniem inwestycji drogowych oraz ich ocena.

## 2. Sytuacja społeczno-ekonomiczna Podlasia

Województwo podlaskie jest regionem o powierzchni 20180 km<sup>2</sup>, co oznacza, iż jest szóstym województwem pod względem wielkości. Jednak pod innymi względami potencjał Podlasia nie przedstawia się tak korzystnie. Pod względem liczby mieszkańców, gęstości zaludnienia oraz poziomu urbanizacji region jest jednym z ostatnich

---

<sup>1</sup> Mgr Paweł Piątkowski – Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu w Białymstoku.

w kraju. Powoduje to, iż potencjał ludnościowy regionu jest niewielki. W regionie mieszka 1207,7 tys. Osób, co daje czternaste miejsce wśród polskich województw. Natomiast gęstość zaludnienia jest o ponad połowę mniejsza od średniej dla Polski (60 wobec 122 osób/km<sup>2</sup>). Duży udział ludności mieszkającej na obszarach wiejskich przekłada się na stosunkowo niski poziom bezrobocia, jednak spodziewać się można wysokiego bezrobocia ukrytego. Dlatego też duże znaczenie dla regionu będzie mieć rozwój wielofunkcyjny obszarów wiejskich. Mała liczba ludności oznacza niekorzystny podział funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Pod względem poziomu dochodu narodowego wytwarzanego w regionie Podlasie wypada również niekorzystnie, stanowiąc czternaste województwo w Polsce pod tym względem, a po przeliczeniu na 1 mieszkańca awansuje jedynie o jedną pozycję. Jest więc jednym z najuboższych regionów w Polsce. Przekłada się to na niski poziom popytu wewnętrznego. Dlatego też duże znaczenie dla rozwoju regionu ma lokowanie w nim inwestycji produkcyjnych i usługowych nakierowanych na produkcję zewnętrzną. Struktura gospodarcza regionu jest również czynnikiem niekorzystnie wpływającym na perspektywy rozwoju regionu. Dominuje bowiem rolnictwo, a wśród gałęzi przemysłu – spożywczy<sup>2</sup>. Sytuację regionu obrazuje w formie analizy SWOT Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego. Przedstawia ją tabela 1.

Sytuacja ekonomiczna województwa podlaskiego nie jest więc dobra. Przede wszystkim jest to jeden z regionów o najniższym PKB w Unii. Dzięki wstąpieniu do Unii Europejskiej pojawił się przed regionem możliwość wsparcia rozwoju na poziomie regionu. Tutaj kierowane są środki pomocowe z funduszy spójności, których cel to wyrównanie różnic w poziomie rozwoju regionów. Istotną kwestią będzie więc odpowiednie wykorzystanie tych środków tak, aby odpowiednio zdynamizować rozwój gospodarczy regionu. [8, s. 216-218]

Wśród szczególnie istotnych dla rozwoju cech województwa chciałbym wskazać jego przygraniczne położenie, jego potencjał turystyczny i przyrodniczy, infrastrukturę edukacyjną (ze szczególnym uwzględnieniem szkolnictwa wyższego), atrakcyjność inwestycyjną, zwiększenie potencjału ludnościowego poprzez wzrost mobilności pracowników w regionie, skupienie ruchu tranzytowego w wąskich korytarzach, zwiększenie spójności ekonomicznej regionu, nawiązanie współpracy z sąsiednimi województwami.

### 3. Stan infrastruktury transportowej Podlasia.

Układ lądowej sieci transportowej województwa podlaskiego w znacznej mierze odpowiada potrzebom transportowym regionu (rysunek 1). Dlatego też nie należy spodziewać się dużych zmian w samym układzie dróg w województwie w najbliższych latach. Niestety stan techniczny oraz standard tej sieci nie spełnia wymagań współczesnego transportu oraz uniemożliwia sprawny rozwój województwa po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Już od wielu lat Unia Europejska zwraca uwagę na zbyt wolny rozwój sieci transportowej w Polsce. [1]

<sup>2</sup> Dane statystyczne dotyczą roku 2002, na podstawie [6].

**Tabela 1. Analiza SWOT województwa podlaskiego**

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• położenie przygraniczne</li> <li>• funkcjonujące placówki naukowe, fundacje i stowarzyszenia pracujące na rzecz rozwoju regionu</li> <li>• wzrastająca liczba podmiotów gospodarczych oraz aktywność i dynamiczny rozwój sektora prywatnego</li> <li>• baza rodzimych surowców niezbędnych do rozwoju przemysłu rolno-spożywczego, drzewnego, budowlanego</li> <li>• dobry układ sieci powiązań komunikacyjnych</li> <li>• dynamiczny rozwój telefonizacji</li> <li>• wysokospecjalistyczna produkcja mleczarska</li> <li>• rozwój działalności pozarolniczej na wsi</li> <li>• czyste i mało zmienione działalnością człowieka środowisko naturalne</li> <li>• wybitne walory przyrodniczo-krajobrazowe</li> <li>• bogactwo kultury materialnej i narodowościowej</li> <li>• rozwinięty system kształcenia ponadpodstawowego i wyższego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mała konkurencyjność gospodarki województwa oraz niski poziom innowacyjności w przedsiębiorstwach</li> <li>• brak terenów uzbrojonych pod działalność gospodarczą</li> <li>• niski poziom inwestycji</li> <li>• niedorozwój infrastruktury technicznej i zły stan techniczny dróg</li> <li>• niska jakość rolniczej przestrzeni produkcyjnej oraz niekorzystna struktura agrarna</li> <li>• niski standard bazy turystycznej</li> <li>• niekorzystne trendy demograficzne, w tym nadmierna emigracja ludności</li> <li>• pozostawanie bez pracy znacznego odsetka osób aktywnych zawodowo w szczególności z grupy wiekowej 18-34 lata</li> <li>• niski poziom wykształcenia i kwalifikacji rolników</li> <li>• nasilanie się zjawisk patologii społecznych</li> <li>• niski poziom PKB i dochód ludności na jednego mieszkańca</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• otwarcie gospodarki na współpracę międzynarodową w tym rozwój współpracy przygranicznej</li> <li>• rozbudowa infrastruktury granicznej</li> <li>• silne wsparcie sektora MSP ze strony krajowych i międzynarodowych programów pomocowych</li> <li>• przebieg sieci transportowej w oparciu o korytarz transeuropejski VIA BALTICA</li> <li>• realizacja rządowego programu budowy i modernizacji dróg, w tym szybkiego ruchu</li> <li>• wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich w oparciu o programy pomocowe</li> <li>• rozwój produkcji rolniczej metodami ekologicznymi i integrowanymi</li> <li>• rozwój produkcji materiałów budowlanych w oparciu o lokalne surowce</li> <li>• rozwój współpracy z aglomeracją warszawską</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niestabilna gospodarka państw wschodnich</li> <li>• duży napływ konkurencyjnych produktów rolnych z zagranicy</li> <li>• uszczelnienie granicy wschodniej jako konsekwencja przystąpienia Polski do Unii Europejskiej</li> <li>• zbyt wolny proces decentralizacji finansów publicznych, funduszy pomocowych oraz bariera wykorzystania środków zewnętrznych</li> <li>• niestabilne warunki kredytowe, podatkowe itp.</li> <li>• wzrost konkurencyjności sąsiednich regionów napływ taniej i nielegalnej siły roboczej</li> </ul>

Źródło: [7]

Na terenie Podlasia nie ma autostrad, jest jedna droga o docelowym standardzie drogi ekspresowej. Jest to trasa Budzisko-Białystok-Warszawa będąca czę-

ścią transeuropejskiego korytarza VIA BALTICA łączącego kraje skandynawskie i nadbałtyckie z innymi krajami Unii. Ponadto na terenie Podlasia występuje ponad 900 km dróg krajowych, ponad 1100 km dróg wojewódzkich oraz ponad 7200 km dróg powiatowych. Większość z tych dróg jest w bardzo złym stanie technicznym. Będąc w większości modernizowanymi w latach 70-tych i 80-tych nie spełniają one wymogów funkcjonalności. Wraz ze znacznym zwiększeniem ruchu kołowego (szczególnie tranzytowego) w latach 90-tych stan dróg zaczął się pogarszać. Większość z tras krajowych nie jest przystosowana do standardów nośności obowiązujących w Unii Europejskiej. Ich niska przepustowość ogranicza możliwości sprawnego transportu na terenie województwa. Ponadto wiele z miejscowości nie posiada obwodnic, co stanowi duże utrudnienie w ruchu na trasach krajowych i międzynarodowych. Również standard infrastruktury w zakresie obsługi podróżnych pozostawia wiele do życzenia, co jest szczególnie dotkliwe na drogach prowadzących do przejść granicznych. [7]

Należy jednak pamiętać również o pozostałych elementach sieci dróg krajowych w województwie podlaskim. W Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego oprócz modernizacji trasy E67 przewidziana jest również modernizacja i docelowe przystosowanie do standardów dróg ekspresowych dróg krajowych:

- nr 19 – prowadzącej z przejścia granicznego w Kuźnicy, przez Białystok, Bielsk Podlaski, Siemiatycze do Lublina i dalej na południe Polski;
- nr 61 – prowadzącej z Warszawy, przez Ostrołękę, Łomżę, do Augustowa, ale z podniesieniem standardu do drogi ekspresowej jedynie na odcinku Łomża – Augustów (trasa ta stanowi alternatywny przebieg trasy Via Baltica);

oraz podniesienie standardów dróg krajowych:

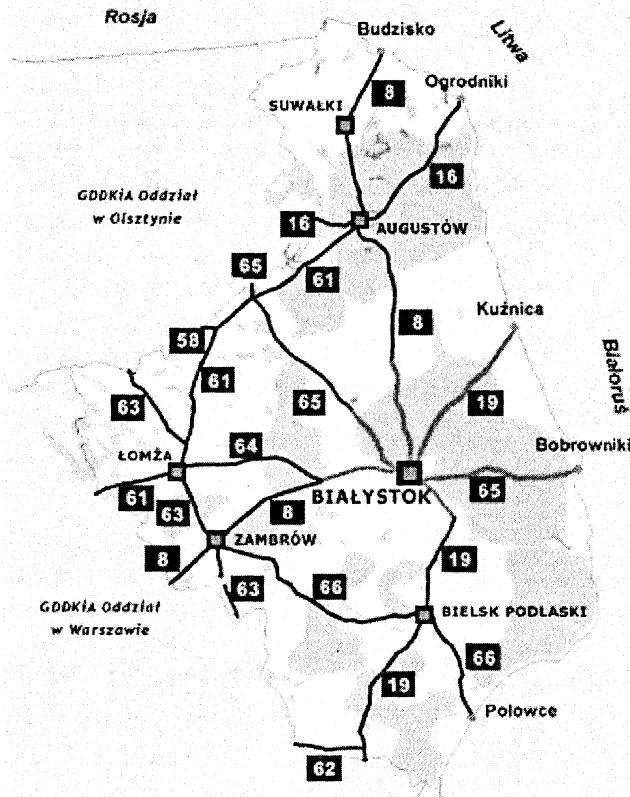
- nr 65 – prowadzącej z Białegostoku do przejścia granicznego w Bobrownikach;
- nr 66 na odcinku z Bielska Podlaskiego przez Kleszczele, Czeremchę do przejścia granicznego w Połowcach.

**Tabela 2.** Przejścia transgraniczne w Polsce

Granica z	Liczba dróg utworzonych przecinających granicę	Liczba przejść granicznych
Rosją	17	2
Litwą	3	2
Białorusią	14	8
Ukrainą	11	7
Słowacją	13	9
Czechami	52	33
Niemcami	19	13

Źródło: 4, s. 51

Rysunek 1. Sieć dróg krajowych w województwie podlaskim



Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku.

Również przejścia graniczne pod względem ilości i standardu nie odpowiadają potrzebom. Ilość przejść na granicy polsko-białoruskiej jest znacznie mniejsza niż na innych granicach. (tabela 2). Utrudnia to przekraczanie granicy wydłużając czas odpraw. Niski standard urządzeń na przejściach oraz tras dojazdowych ogranicza funkcjonalność oraz przepustowość przejść. Udowodniło to wyłącznie z ruchu przejścia granicznego w Kuźnicy oraz przejście ruchu kołowego przez przejście w Bobrownikach. Ponadto funkcjonowanie przejść zależy w dużej mierze od sprawności pracy celników. Rozwój tych struktur wymagać będzie skoordynowanych działań z obu państw. Liczba przejść na tej granicy może nie wystarczyć do obsługi rosnącego ruchu tranzytowego. Rola przejść na granicy z Litwą będzie się zmieniała w innym kierunku niż przejść na granicy polsko-białoruskiej. Granica ta będzie się stawała coraz bardziej otwarta. Dlatego też należy spodziewać się znaczącego zwiększenia liczby miejsc, w których będzie można przekraczać granicę. Tutaj również infrastruktura graniczna bę-

dzie wymagała znacznego rozwoju, ponieważ jej stan nie przystaje do standardów europejskich.

W Strategii Budowy Autostrad w Polsce do roku 2013 nie jest przewidziana budowa jakichkolwiek autostrad w województwie podlaskim. Jednocześnie przewidziane jest dostosowanie do standardu drogi ekspresowej drogi E67 (tzw. VIA BALTICA). Nie ma jednak w tych planach pozostałych odcinków dróg krajowych ujętych w Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego. Planów tych nie można traktować wprawdzie jako ostatecznych, gdyż od czasu opracowania strategii warunki finansowania utrzymania i modernizacji dróg krajowych znacznie zmieniły się. Ponadto kolejne rządy pracują nad nowymi metodami finansowania budowy nowych dróg. Stąd też warto rozważyć, jakie inne odcinki dróg krajowych byłyby istotne ze względu na rozwój regionu.

#### 4. Znaczenie rozwoju sieci dróg dla rozwoju regionu.

Wśród czynników determinujących poziom rozwoju Podlasia znaczące miejsce zajmuje rozwój infrastruktury, w tym w szczególności korytarzy transportowych. Procesy globalizacji wiążą się z koniecznością przewozu wytwarzanych dóbr do często odległych od siebie rynków zbytu. Przedsiębiorstwa lokalizując swoje zakłady produkcyjne oraz bazy logistyczne zwracają uwagę m.in. na takie czynniki, jak odległość od rynków zbytu, bliskość szlaków komunikacyjnych oraz stan infrastruktury transportowej danego regionu. Ważną rzeczą jest również stan infrastruktury granicznej oraz sposób funkcjonowania przejść granicznych. Długie czasy odpraw powodują wyższe koszty transportu. Ponadto utrudniają one organizację łańcuchów dostaw zaopatrzenia na zasadzie „*just-in-time*”. W chwili obecnej bardzo istotne w prowadzeniu działalności gospodarczej jest szybkie i terminowe realizowanie dostaw. Dlatego też bliskość autostrad, dróg ekspresowych, szybkiej kolei oraz lotnisk jest dużym atutem dla inwestorów lokalizujących swoje przedsiębiorstwa. [4, s. 58-63] Doświadczenia wielu krajów ukazują, że wokół autostrad przedsiębiorcy umiejscawiają wiele zakładów produkcyjnych i baz logistycznych.

Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do podstawowych słabości regionu zalicza „niedorozwój infrastruktury technicznej i zły stan dróg”. Przewiduje ona w pierwszej kolejności modernizację trasy VIA BALTICA. Ten międzynarodowy korytarz komunikacyjny jest najważniejszą trasą drogową w regionie. Łącząc kraje nadbałtyckie i skandynawskie z resztą Europy stanowi bardzo istotny element europejskiej sieci drogowej. Jest ona elementem europejskiego korytarza transportowego nr 1. Rozwój tej trasy będzie szedł w kierunku dostosowania jej do standardów drogi ekspresowej zgodnie z założeniami programu pomocowego ISPA. [5, s. 92] Oznaczać to będzie wprowadzenie pewnych ograniczeń w dostępności drogi, zmniejszenie liczby skrzyżowań oraz zbudowanie obwodnic terenów zurbanizowanych. Przystosowanie do wyższych prędkości będzie wymagało zapewnienia odpowiedniej szerokości drogi, liczby pasów ruchu oraz stanu nawierzchni. [3] Rozwój trasy VIA BALTICA ma duże

znaczenie dla rozwoju regionu podlaskiego. Dzięki niej wzrośnie atrakcyjność inwestycyjna regionu. Dostępność trasy szybkiego ruchu łączącej Polskę i Unię z krajami basenu Morza Bałtyckiego będzie korzystna dla lokowania na Podlasiu inwestycji produkcyjnych (dla których duże znaczenie ma dobrze rozwinięta sieć transportowa oraz bliskość rynków zbytu) oraz logistycznych (dla nich istotna jest bliskość głównych szlaków komunikacyjnych). Ponadto jest to szansa na rozwój współpracy gospodarczej zarówno z krajami nadbałtyckimi, jak też skandynawskimi. Szybki i sprawny transport oraz docelowe zniesienie kontroli granicznych pomiędzy Polską a Litwą znacznie zbliży gospodarki obu krajów.

Szczególną szansę na dynamizację rozwoju Podlasia stanowi jego graniczne położenie. W związku z tym podstawowa oś sieci drogowej regionu, jaką jest VIA BALTICA, powinna zostać uzupełniona o odcinki łączące tę trasę z przejściami granicznymi z Białorusią. Są to odcinki drogi nr 19 oraz drogi nr 65 i 66. Natężenie ruchu na drodze do przejścia granicznego w Kuźnicy już w czasie ostatnich pomiarów wykazywało poziom większy, niż na odcinku drogi E67 prowadzącym z Białegostoku do granicy z Litwą, a można przewidywać jego wzrost wraz ze wzrostem znaczenia współpracy przygranicznej z Białorusią. Granica ta stała się wschodnią granicą Unii Europejskiej. Ze względu na wymogi swobodnego ruchu wewnątrz Unii, granicy tej będzie musiał zostać zapewniony odpowiedni poziom zabezpieczenia. Może to oznaczać wydłużenie czasu odpraw, a tym samym zablokowanie przejść granicznych. Dlatego też konieczny będzie rozwój infrastruktury granicznej: otwieranie nowych przejść, budowa dróg dojazdowych do nich oraz urządzeń towarzyszących im. Będzie to szansą dla budownictwa regionu. Jednocześnie zwiększenie nakładów środków na zabezpieczenie granicy to wzrost zatrudnienia w służbach ochrony granicy oraz prace związane z budową nowych placówek, co również powinno dać impuls do ożywienia regionu. Konsekwencją tego powinien być wzrost poziomu zatrudnienia w regionie. Pierwszą z szans będą prace związane z inwestycjami budowlanymi w regionie: budynki, drogi i urządzenia towarzyszące. Jednak największego wzrostu zatrudnienia można oczekiwać w infrastrukturze obsługującej nowe i zmodernizowane przejścia. Komisja Europejska przewiduje, iż w pierwszym okresie po przystąpieniu Polski do Unii większość środków pomocowych transferowanych do Polski przeznaczona będzie na dofinansowanie programów naukowych, poprawę pracy administracji oraz uszczelnienie granicy wschodniej. [2] Jednak podstawowe szanse należy upatrywać w rozwoju kontaktów handlowych i wymiany gospodarczej ze wschodnimi sąsiadami Polski. Będąc regionem najbardziej wysuniętym na wschód Podlasie ma szansę stać się odpowiednim miejscem do lokowania inwestycji produkcyjnych z przeznaczeniem na rynki wschodnie. Położenie na terytorium Unii Europejskiej zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa prowadzenia działalności gospodarczej. Jednocześnie koszty siły roboczej w regionie podlaskim kształtują się na stosunkowo niskim poziomie. Należy również poruszyć kwestię wymiany handlowej między przedsiębiorcami z Polski, Białorusi

i Rosji. Przygraniczne położenie regionu daje szansę Podlasiu stać się głównym miejscem kształtowania wymiany handlowej ze wschodnimi partnerami. Niezbędnym warunkiem wykorzystania tej szansy jest odpowiednie przygotowanie dróg krajowych łączących Polskę z Białorusią i Rosją, tak aby umożliwić sprawny transport towarów na tamtejsze rynki. Istotne znaczenie ma również stworzenie odpowiedniej infrastruktury ułatwiającej rozwój więzi handlowych w postaci np. bazy hotelowej, powierzchni handlowych, struktur transportowych i organizacji targów.

Należy zwrócić uwagę na znaczenie stworzenia sieci nowoczesnych dróg krajowych w zapewnieniu spójności społeczno-ekonomicznej regionu. Rozwój Podlasia koncentruje się wokół biegunów wzrostu, którymi jak można się spodziewać, będą Białystok jako stolica regionu oraz miasta powiatowe. Aby zapewnić sprawne funkcjonowanie regionu oraz ułatwić rozwój Białegostoku jako największego miasta Podlasia, konieczne jest stworzenie sieci dróg umożliwiającej szybki i bezpieczny dojazd do niego. Ma to również istotne znaczenie z punktu widzenia zacieśniania więzi gospodarczych w obrębie regionu, a poprzez to zwiększenie akumulacji kapitału w obrębie regionu. Zagrożeniem może być bowiem fakt, iż obszary przy granicy regionów, mając lepsze połączenia z dużymi miastami sąsiednich województw, mogą „ciążyć” ku tym miastom. Ponadto stworzenie sieci nowoczesnych dróg o wysokich parametrach w regionie pozwoli również stworzyć osie wzrostu w regionu. Wokół nich będą się bowiem koncentrować inwestycje wymagające dostępu do sieci komunikacyjnej. Wyraźne wyodrębnienie sieci nowoczesnych dróg krajowych opartych np. na drogach ekspresowych pozwoli wyróżnić „szkielet” sieci komunikacyjnej województwa, zwiększający atrakcyjność inwestycyjną regionu. Skoncentrowanie ruchu tranzytowego w wyodrębnionych korytarzach, z nowoczesną infrastrukturą, oddzielonego w znacznym stopniu od ruchu lokalnego przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu oraz zmniejszenia jego uciążliwości dla mieszkańców. Uzupelnienie „szkieletu” o drogi lokalne odpowiedniej jakości to z kolei poprawa standardu życia mieszkańców regionu oraz zwiększenie omawianej już powyżej spójności społeczno-ekonomicznej regionu. Sprawny system komunikacyjny regionu zwiększa również poziom efektywności gospodarowania w nim, zmniejszając straty wynikające z dłuższych czasów przejazdu, mniejszej ich płynności oraz większych kosztów eksploatacji pojazdów.

W rozwoju Podlasia duże znaczenie ma zachowanie walorów środowiska naturalnego, jako jednego z podstawowych atutów w rozwoju regionu. Stworzenie dróg szybkiego ruchu pozwoli sprawniej chronić środowisko naturalne poprzez skupienie ruchu kołowego w określonych korytarzach transportowych i zapewnienie dużej jego płynności. Dzięki temu ograniczone zostaną negatywne skutki zwiększenia nasilenia transportu samochodowego, szczególnie tranzytowego. Takiego wzrostu można się spodziewać wraz z coraz większą liberalizacją przepływów towarowych między Unią a krajami Wschodniej Europy i Azji.



Z ochroną walorów środowiskowych regionu wiążą się jego walory turystyczne stanowiące jedną z największych szans na rozwój regionu. Podstawowym warunkiem wykorzystania potencjału turystycznego regionu jest zapewnienie możliwości dojazdu do ośrodków. Dobrą dostępność komunikacyjną mają Biebrzański Park Narodowy, Augustów oraz Pojezierze Suwalskie. Znajdują się one bowiem przy trasie VIA BALTICA. Niestety, największa atrakcja turystyczna regionu – Białowiecki Park Narodowy – pozbawiona jest dostępu do sieci dróg krajowych. Przebiegające tam drogi wojewódzkie mają bardzo niski standard, a ich modernizacji nie można się spodziewać w najbliższym czasie. Białowieży jako ośrodkowi turystycznemu do rozwoju potrzebne byłoby dogodne połączenie zarówno z Białymstokiem, jak też od strony Lublina i Warszawy. Pewnym rozwiązaniem mogłoby być przedłużenie drogi krajowej nr 66 do Hajnówki i Białowieży.

dojazd turystom jadącym od strony Warszawy, ale też mogłoby to stanowić interesującą alternatywę dla turystów jadących od strony Białegostoku i Lublina w stosunku do dróg wojewódzkich o niskim standardzie. Stworzenie dogodnego połączenia drogowego ma dla Białowieży szczególnie istotne znaczenie w świetle braku dogodnych połączeń komunikacji zbiorowej (autobusowej i kolejowej) z większymi miastami regionu.

Z punktu widzenia rozwoju innych ośrodków turystycznych regionu duże znaczenie może mieć rozwój dróg krajowych łączących województwo podlaskie z warmińsko-mazurskim, w szczególności z Elkiem i Olsztynem. Bliskość Mazur – niezwykle popularnego w Polsce ośrodka turystycznego, można by wykorzystać oferując ofertę komplementarną. W tej roli mogą zostać wykorzystane oferty Pojezierza Suwalskiego, Augustowa, Biebrzańskiego Parku Narodowego oraz Doliny Narwi.

Rozwojowi regionu powinien towarzyszyć także wzrost mobilności mieszkańców związany z aktywnością zawodową. Jest to szczególnie ważne w związku z małą liczbą ludności Podlasia, niskim zaludnieniem oraz dużym udziałem ludności zamieszkałej na obszarach wiejskich. Większa mobilność pozwala na zmniejszenie bezrobocia oraz na lepsze wykorzystanie potencjału ludnościowego regionu. Jest to także bardzo ważnym atutem przy lokalizowaniu w danym regionie inwestycji produkcyjnych. Rozwój inwestycji nie napotka na barierę braku siły roboczej lub wysokich kosztów jej pozyskania. Czynnikiem sprzyjającym zwiększeniu mobilności siły roboczej w regionie jest stworzenie nowoczesnej sieci drogowej skracającej czas podróży oraz jej koszt. Umożliwi to poprawę funkcjonowania samochodowej komunikacji zbiorowej. Jednym z podstawowych warunków zwiększenia mobilności pracowników jest bowiem rozsądny czas dojazdu do pracy (dzięki dużej płynności ruchu i wysokiemu standardowi dróg) oraz jej koszt uzasadniający dojeżdżanie do pracy.

Sprawniejsza komunikacja pasażerska pozwala również na lepsze wykorzystanie potencjału naukowego regionu poprzez lepszy dostęp mieszkańców do kształcenia zarówno na poziomie średnim jak i wyższym. Podlasie cechuje się znacznym potencjałem akademickim i naukowym. W szczególności Białystok jest zna-

czącym i rozwijającym się ośrodkiem uniwersyteckim we wschodniej Polsce. Po pierwsze funkcjonuje tu pięć państwowych wyższych uczelni oraz kilkanaście prywatnych. Uczelnie te rozwijają się i są oceniane coraz wyżej. Zwrócić należy uwagę, iż w Białymstoku studiuje coraz więcej studentów spoza województwa podlaskiego. Wysoka renoma takich uczelni, jak Akademia Medyczna, czy uniwersytecki profil takich uczelni jak Akademia Muzyczna i Akademia Teatralna sprawiają, że rola Białegostoku jako ośrodka akademickiego rośnie. W perspektywie kilku lat można oczekiwać nizu demograficznego, stąd wzrośnie konkurencja na rynku edukacyjnym. Jednym z podstawowych argumentów branych pod uwagę przy wyborze ośrodka akademickiego jest jego dostępność komunikacyjna. Rozwój sieci drogowej łączącej ośrodki akademickie Podlasia z sąsiednimi województwami obok rozwoju komunikacji kolejowej może być czynnikiem sprzyjającym wzrostowi ich znaczenia jako ośrodków naukowych. Ponadto poprawa komunikacji wewnątrz regionu zwiększy dostępność edukacji na poziomie wyższym mieszkańcom regionu, a tym samym potencjał regionu. Lepsza dostępność regionu pozwala również korzystać z potencjału kadrowego większych ośrodków naukowych.

Ostatnim z aspektów rozwoju sieci drogowej w województwie podlaskim, który chciałbym poruszyć, jest wykorzystanie współpracy transgranicznej, ale nie w aspekcie międzynarodowym (poruszonym wcześniej), ale w aspekcie międzyregionalnym. Potencjał ekonomiczny regionu podlaskiego jest dość skąpy, stąd wykorzystywanie współpracy gospodarczej z przygranicznymi terenami sąsiednich województw może być kolejnym elementem przyczyniającym się do dynamizacji rozwoju regionu. Województwo lubelskie i warmińsko-mazurskie nie należą do bogatszych regionów Polski, lecz już mazowieckie – tak. Ponadto miasta powiatowe, takie jak: Siemiatycze, Wysokie Mazowieckie, Zambrów, Łomża, Kolno, Grajewo, Augustów i Suwałki są położone w pobliżu granic województwa podlaskiego z ościennymi. Takie ich rozlokowanie pozwala na skierowanie produkcji przedsiębiorstw w nich rozmieszczonych również na tereny przygraniczne sąsiednich województw. Warunkiem rozwoju takiej współpracy jest zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnych tych rejonów. Stąd też modernizacja i rozbudowa dróg krajowych łączących Podlasie z ościennymi województwami jest istotnym zadaniem. Trasy te nie są obecnie wysoko obciążone ruchem, lecz pamiętać należy o długim okresie eksploatacji tych tras. Ponadto rozwój sieci drogowej generuje w sposób zwrotny większy ruch, a zależność pomiędzy rozwojem sieci drogowej, aktywnością gospodarczą oraz natężeniem ruchu mają charakter sprzężeń zwrotnych.

## **5. Inwestycje w sieć drogową na Podlasiu w ostatnich latach ze szczególnym uwzględnieniem środków UE**

Aby wykorzystać w pełni potencjał rozwojowy województwa podlaskiego, konieczny jest rozwój sieci drogowej. Zaniechanie tych działań może bowiem wkrótce okazać się podstawową barierą wzrostu. Wskazane w poprzednich roz-

działach potrzeby w zakresie inwestycji drogowych są znane od lat. Brak środków powodował jednak, iż realizacja wielu potrzebnych inwestycji była odkładana, a wydatki koncentrowały się na bieżącym utrzymaniu dróg. Szansy na zmianę tego stanu rzeczy od wielu lat upatruje się w pomocy zewnętrznej napływającej do Polski w związku z integracją Polski z Unią Europejską. W jakim stopniu nadzieje te są uzasadnione i jaka jest skala pomocy, ukazane zostanie poniżej na podstawie dwóch podstawowych źródeł: funduszy przedakcesyjnych i funduszy strukturalnych.

### **Fundusze przedakcesyjne**

Fundusze pomocowe Unii Europejskiej służyły przygotowaniu instytucji uprawnionych następnie do wykorzystywania funduszy strukturalnych. Jednocześnie wykorzystywane były jako wsparcie działań w zakresie rozwoju infrastruktury. Wśród tych funduszy wymienić należy PHARE, ISPA i SAPARD. Wsparcie działań w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej koncentrowało się na funduszu PHARE i ISPA. Województwo podlaskie w szerokim stopniu korzystało z tych środków.

Wg danych Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego [9] suma zagranicznych środków pomocowych pozyskanych w latach 1993-2006 na różnego typu inwestycje w województwie podlaskim wynosi 326.585.481,40 zł. W latach 1993-2002 wykorzystano z zagranicznych środków pomocowych kwotę 86.658.805,80 zł, a w trakcie realizacji są projekty na kwotę 125.559.355,30 zł. Wartość projektów planowanych do realizacji do roku 2006 ze środków pomocowych wynosi 114.367.320,30 zł. Z pozyskanych w latach 1993-2006 środków na projekty twarde przeznaczono 324.182.265,40 zł tj. ponad 99%, na projekty miękkie – 2.403.216 zł.

Inwestycje drogowe stanowiły istotny element, na który przeznaczone zostały środki pomocowe. Podmioty samorządowe zrealizowały w latach 1993-2005 inwestycje drogowe o wartości 51.845.067,09 zł i 58.516.246,23 euro, co daje łączną kwotę ok. 315.168.175,1 zł (przy założeniu średniego kursu euro 4,5 zł). Kwota środków pomocowych stanowiących wsparcie inwestycji wyniosła 23.790.949,84 zł oraz 14.244.186,87 euro, co stanowi nieco ponad ¼ wartości inwestycji. Inwestycje drogowe w regionie były realizowane także przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad. Ich wartość w tym samym okresie wyniosła 200 mln zł. W tej kwocie dofinansowanie ze środków PHARE wyniosło 25,3 mln euro. Dofinansowanie inwestycji stanowiło więc ok. połowy wartości inwestycji. Wykaz najważniejszych inwestycji GDDKiA na Podlasiu w latach 1993-2005 oraz udział środków pomocowych przedstawia tabela 3.

**Tabela 3.** Inwestycje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z wykorzystaniem środków pomocowych w latach 1993-2005

Nazwa inwestycji	Trasa	Okres realizacji	Wartość projektu	Dofinansowanie
Droga kraj. Nr 8 (była 19) Budowa przejścia granicznego w Budzisku Kontrakt PHARE PL 9201-01-L001/1	Gr. Państwa - Budzisko - Szypliszki 6,772 km	1992-1995	-10,5 mln zł	PHARE 2,5M €
Droga krajowa nr 19 (była 18) Białystok - Sokółka - Gr. Państwa kontrakt PHARE PL - 9308 ZZ 9421	Przejście przez Kuźnicę 2,002 km	1995-1998	-16,7 mln zł	PHARE 1,0M €
Droga kraj. Nr 65 (była 66) Białystok - Bobrowniki Kontrakt PHARE PL 0705.02.02	Grabówka - Widły 8,287 km	1998-1999	-9,0 mln zł	PHARE 1,0M €
Droga kraj. Nr 8 (była 19) Kontrakt Phare PL 9703-01-03 Szypliszki II	Szypliszki - Suwałki 13,600 km	1999-2000	-37,0 mln zł	PHARE 6,0M €
Droga kraj. Nr 61 Warszawa - Łomża - Augustów Kontrakt Phare ESC - 2000	Grajewo - Rajgród 17,594 km	2002-2003	-36,2 mln zł	PHARE 3,8M €
Droga kraj. Nr 65 (była 66) Białystok - Bobrowniki - Gr.Państwa Phare CBC 2000	Odc. Białystok - Widły - Waliły i Waliły - Bobrowniki 19,581 km	2002-2003	-33,4 mln zł	PHARE 5,0M €
Droga kraj. Nr 61 Warszawa - Łomża-Augustów Phare ESC - 2001	Szczuczyn - Grajewo 13,109 km	2002-2004	-34,4 mln zł	PHARE 3,1M €
Droga kraj. Nr 61 Warszawa - Łomża-Augustów Phare ESC 2002	Barszcze-Netta 12,632 km	2003-2005	22,8 mln zł	PHARE 2,9M €

Źródło: Serwis internetowy Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego [9]

## Fundusze strukturalne

### ZPORR

Jednym z pierwszych programów pomocowych Unii Europejskiej jest ZPORR. Środki na jego finansowanie uruchamiane są z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiego Funduszu Społecznego. Struktura działań wspieranych w ramach programu jest ukazana w priorytetach programu, do których zalicza się:

1. Priorytet I. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów.
2. Priorytet II. Wzmocnienie rozwoju zasobów ludzkich w regionach.
3. Priorytet III. Rozwój lokalny.
4. Priorytet IV. – Pomoc techniczna.

Z punktu widzenia rozwoju infrastruktury drogowej zasadnicze znaczenie ma priorytet I, w szczególności poddziałanie 1.1.1 Infrastruktura drogowa. Wnioski mogą składać jednostki samorządu terytorialnego: gminy, powiaty, województwa lub działające w ich imieniu jednostki organizacyjne oraz ich związki, poro-

zumienia i stowarzyszenia. Projekty zaś mogą być dofinansowane do 75% wydatków kwalifikowalnych lub do 50% wydatków kwalifikowalnych w przypadku projektów generujących znaczący dochód.

W ramach programu ZPORR należy również wskazać działanie 1.1.2 Infrastruktura transportu publicznego, w ramach którego finansowane mogą być również wydatki na infrastrukturę drogową w zakresie usprawniającym działanie systemów transportu publicznego. Działania te mogą stanowić znaczące wsparcie zwiększania wydajności systemów drogowych w dużych miastach regionu. Wspierane są projekty dotyczące: budowy, rozbudowy i odnowienia systemów transportu publicznego miast liczących w granicach administracyjnych powyżej 50 000 mieszkańców wraz z obszarami funkcjonalnie z nimi powiązanymi [12, s. 446-471].

Działania związane z rozwojem infrastruktury drogowej regionu może liczyć na szerokie wsparcie z funduszy strukturalnych. Istnieją jednak istotne ograniczenia, które należy poruszyć. Po pierwsze łączna kwota przeznaczona dla Podlasia na lata 2004-2006 plasuje nasz region na pozycji trzeciej od końca na liście wszystkich polskich województw. Spowodowane jest to niekorzystnym algorytmem podziału środków, który faworyzuje województwa gęsto zaludnione. Skutkiem tego typu błędów jest wspieranie rozwoju najsilniejszych i najbogatszych regionów. Utrwała to lub wręcz pogłębia podziały pomiędzy regionami zamiast niwelować różnice, co jest u podstaw stworzenia funduszu.

W latach 2004-2006 w Podlaskiem jest do wykorzystania 526 milionów złotych. Jednak tylko w ubiegłym roku, beneficjenci wykorzystali łącznie po 178 milionów. Stanowi to więc prawie 40% środków przewidzianych na cały ten okres. W 2004 roku w ramach ZPORR wpłynęło 290 wniosków. Ich wartość kilkakrotnie przekroczyła całą kwotę do wykorzystania do 2006 roku. W 2004 roku najwięcej pieniędzy ze ZPORR na drogi na Podlasiu dostał samorząd województwa podlaskiego – 17 mln zł na modernizację dróg wojewódzkich: drogi 653 od granicy województwa do Bakalarzewa, drogi 681 Pietkowo-Wólka Pietkowska oraz 671 Knyszyn-Krypno. Urząd Miejski w Suwałkach dostał prawie 14,8 mln zł. Za te pieniądze będą przebudowywane cztery ulice znajdujące się w ciągu dwóch dróg wojewódzkich. Łomża dostanie pieniądze aż na 4 przedsięwzięcia drogowe na łączną sumę ponad 13,3 mln zł – na przebudowę miejskiego systemu transportowego i układu komunikacyjnego. Za 7,2 mln zł gmina Białystok zbuduje ulice na osiedlu z blokami Komunalnego Towarzystwa Budownictwa Społecznego. W 2005 roku na rozbudowę regionalnego układu transportowego w województwie podlaskim jest przeznaczonych 73,5 mln złotych z UE, co stanowi wykorzystanie reszty puli na lata 2004-2006. Na podstawie złożonych już wniosków spodziewać się można, że kwota ta jest dalece niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Ponadto ponownie wskazuje na błędny mechanizm alokacji środków w ramach ZPORR-u pomiędzy regionami [11].

## SPO Transport

Kolejnym źródłem współfinansowania inwestycji drogowych jest Sektorowy Program Operacyjny – Transport. W latach 2004-2006 do wykorzystania na infrastrukturę transportu (drogi, koleje, infrastruktura morska) jest 1 163,4 mln euro, z czego na drogi 728,3 mln euro. Podmiotami uprawnionymi do ich wykorzystania są samorządy – miasta na prawach powiatu oraz GDDKiA. W przypadku GDDKiA, łączna wartość środków, o które może się ubiegać Generalna Dyrekcja na budowę i modernizację dróg krajowych, wynosi 397,3 mln euro. Aby inwestycje te można było wykorzystać do zdynamizowania rozwoju regionu podlaskiego konieczne jest więc, aby wśród inwestycji realizowanych przez GDDKiA znalazło się jak najwięcej projektów w regionie. Ponadto samorządy regiony powinny jak najczęściej sięgać po dostępne środki [10].

Jak można zauważyć zarówno wartość zrealizowanych inwestycji, jak też długość odcinków jest dalece niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, iż wiele ze zrealizowanych inwestycji nie zostałyby rozpoczętych lub ich realizacja trwałaby wiele lat. Dostęp do środków decydował wielokrotnie o podjęciu inwestycji koniecznych, na które brakowało środków finansowych w budżetach instytucji utrzymujących drogi. Przykład inwestycji realizowanych przez GDDKiA (tabela 3) oraz inwestycji realizowanych przez miasto Białystok pokazuje, że z wykorzystaniem środków pomocowych realizowane były projekty o wysokim stopniu skomplikowania (np. obiekty inżynieryjne), poprzez to kosztowne, ale jednocześnie mające kluczowe znaczenie dla rozwoju sieci drogowej. Dlatego też ocenę wpływu oddziaływania inwestycji drogowych współfinansowanych ze środków pomocowych na rozwój regionu należy oceniać pod kątem poprawy stanu infrastruktury drogowej, niwelowania słabych punktów sieci ograniczających jej wydajność oraz wpływu na aktywność gospodarczą regionu. Dzięki pozyskanym środkom uzyskanym przede wszystkim z Unii Europejskiej Podlasie ma szansę na przeprowadzenie wielu inwestycji, które stwarzają szansę na przyspieszenie rozwoju gospodarczego regionu, podniesienie standardu życia mieszkańców i wzrost liczby miejsc pracy.

## 6. Podsumowanie

Województwo podlaskie jest czwartym na liście najuboższych regionów Unii Europejskiej. Akcesja do wspólnoty nie rozwiązała wszystkich problemów Polski. Dała ona jednorazowy impuls rozwojowy, który już przed upływem roku stracił na znaczeniu. Aby nadrobić dystans konieczny jest impuls pozwalający na trwałe podnieść konkurencyjność Podlasia, jego atrakcyjność inwestycyjną, poziom zatrudnienia, a tym samym PKB na mieszkańca. Jedną z podstawowych słabości regionu, a tym samym barier jego rozwoju jest stan infrastruktury drogowej regionu. Samodzielna realizacja inwestycji w tym zakresie była przez wiele lat poza możliwościami władz lokalnych. Napływ środków pomocowych,

a następnie funduszy strukturalnych może być postrzegany jako szansa na dynamizację rozwoju regionu. Jak jednak wynika z przytoczonych w referacie danych inwestycje drogowe zrealizowane z wykorzystaniem środków pomocowych mają wciąż małą skalę i nie zniwelowały najważniejszych problemów dotyczących infrastruktury drogowej Podlasia. Ponadto algorytm przydziału środków pomiędzy poszczególne województwa praktycznie uniemożliwia Podlasiu niwelowanie różnic w stosunku do innych polskich regionów. Warto jednak podkreślić, iż ich napływ wykazuje tendencję rosnącą, inwestycje realizowane są coraz sprawniej a charakter realizowanych projektów ewoluuje w stronę prac rozwojowych o coraz wyższym stopniu skomplikowania. Ponadto inwestycje te są dokładnie przygotowywane i wpisują się w strategię rozwoju regionu. Uzasadniony wydaje się być wniosek, iż procesy integracji tworzą szansę na dynamizację rozwoju Podlasia dzięki rozwojowi sieci drogowej Podlasia.

## **Literatura**

1. Bielecki J., *Kto przyspiesza, kto spowalnia*, „Rzeczpospolita”, 11.05.1998 r.
2. Bielecki J., *Wydatki pod kontrolą*, „Rzeczpospolita”, 02.05.2003.
3. Grzegorzółka K., *Najpierw nawierzchnie*, „Rzeczpospolita”, 07.08.2000 r.
4. Januszkiewicz W. (red.), *Wspólna Europa. Szanse i zagrożenia dla transportu*, Kolegium Gospodarki Światowej, Warszawa 1995.
5. Miecznikowski S., *Rola transportu w integracji europejskiej*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 2001.
6. *Rocznik Statystyczny Województw 2003*, GUS, Warszawa 2003.
7. *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego na lata 2000-2010*, Zarząd Województwa Podlaskiego, Białystok 2003.
8. Wojewódzka-Król K. (red.), *Rozwój infrastruktury transportu*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999.
9. [www.bialystok.uw.gov.pl](http://www.bialystok.uw.gov.pl).
10. [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl).
11. [www.wrotapodlasia.pl](http://www.wrotapodlasia.pl).
12. *Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006*, Załącznik do rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 1 lipca 2004 r. (Dz.U. Nr 166, poz. 1745).