

UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE ROZWOJU PODLASIA – WYMIAR TRANSGRANICZNY

Marek PRONIEWSKI¹

1. Wstęp

Transgraniczne systemy i powiązania gospodarki przestrzennej z Białorusią i Litwą wyznaczają w pewnym stopniu kierunki rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego, szczególnie w zakresie systemu infrastruktury transportowej (drogowej i kolejowej), infrastruktury przejść granicznych, infrastruktury energetycznej, systemu ochrony środowiska przyrodniczego (tzw. Transgraniczne Obszary Chronione) czy infrastruktury turystyki. Transgraniczny wymiar rozwoju przestrzennego nabrał istotnego znaczenia po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Podlasie stało się wewnętrzną (granica z Litwą) i zewnętrzną granicą Unii Europejskiej (Białoruś). Wykorzystanie synergicznych efektów współpracy transgranicznej wymaga kreowania rozwoju województwa podlaskiego z uwzględnieniem komplementarności przygranicznych struktur przestrzennych. Poprawa dostępności zewnętrznej granicy wschodniej (Białoruś, Ukraina, Obwód Kaliningradzki Rosji), co należy podkreślić, warunkowana jest i będzie sytuacją polityczną, procesami demokratyzacji czy rozwiązaniami prawnorganizacyjnymi. Niniejszy artykuł zwraca uwagę na przestrzenne aspekty rozwoju województwa podlaskiego w świetle uwarunkowań transgranicznych, odnoszące się do granicy wewnętrznej (z Litwą) i granicy zewnętrznej (z Białorusią).

2. Transgraniczne uwarunkowania rozwoju infrastruktury wynikające z projektu Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033

Opracowany, na podstawie Ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju określa wiele elementów rozwoju Podlasia do roku 2033. Transgraniczność położenia województwa podlaskiego determinuje kierunki jego rozwoju, zwłaszcza w perspektywie rozwijającej się współpracy z Białorusią. Po wejściu do strefy Schengen granica zewnętrzna Unii Europejskiej ze Wschodem stała się barierą interakcji, w tym współpracy przygranicznej, związanej z niską przenikalno-

¹ Dr hab. Marek Proniewski, prof. UwB – Wydział Ekonomii i Zarządzania Uniwersytetu w Białymstoku.

ścią granicy. Poprawa efektywności funkcjonowania przejść granicznych i dostępności komunikacyjnej granicy jest warunkiem niezbędnym rozwoju współpracy z krajami wschodnimi. Dlatego też do roku 2033 przewiduje się podniesienie rangi drogi Warszawa-Białystok-Grodno (Białoruś) do drogi ruchu bezkolizyjnego oraz przesunięcie szlaku tranzytowego Via Baltica na kierunek Zambrów-Łomża-Ełk-Suwałki-Litwa (por. mapa 1.). Natomiast w zakresie infrastruktury kolejowej proponuje się przesunięcie szlaku Rail Baltica na linie Białystok-Grajewo-Ełk-Suwałki – Trakiszki (Litwa) oraz jej modernizację na odcinku Warszawa-Białystok w standardzie 160 km/h i Białystok-Ełk-Trakiszki w standardzie 120 km/h, a także modernizację linii Białystok-Kuźnica i Białystok-Zubki – Białoruś do standardu 120 km/h [*Ekspertyza projekt...* 2008 s. 158]. Podlasie jest obszarem niedoinwestowanym energetycznie. W związku z tym zakłada się budowę kilku nowych linii energetycznych 400 kV, w tym powiązania energetycznego z Litwą (Litwa –Ełk-Ostrołęka, Ostrołęka-Białystok). Podkreślić należy, że uwarunkowania infrastrukturalne wynikające z dotychczas ukształtowanych układów przestrzennych i powiązań transgranicznych będą determinowały kierunki rozwoju w tym zakresie.

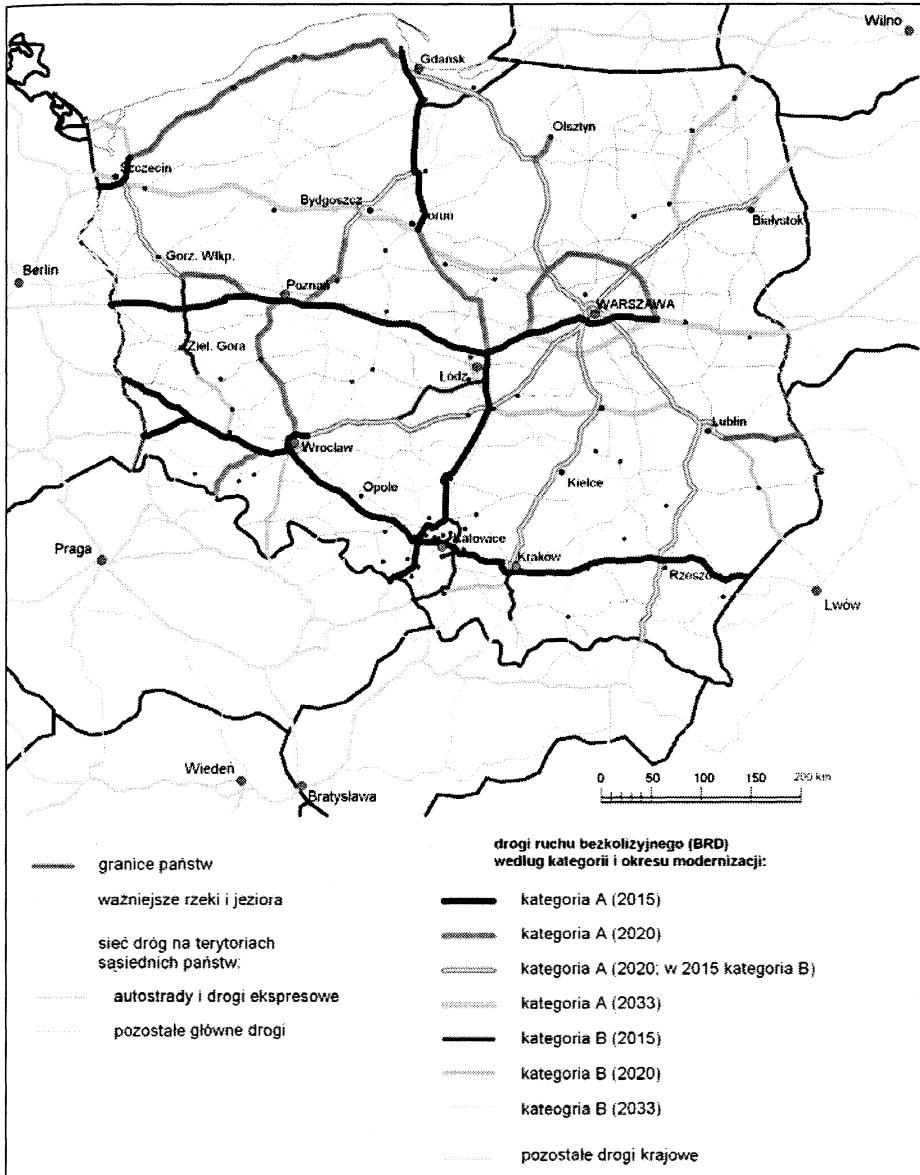
3. Koncepcje zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-litewskiego

Pogranicze polsko-litewskie obejmuje cenne przyrodniczo tereny, będące ogniwem europejskiej sieci obszarów chronionych, w tym postulowane przez ekologów obszary chronione: Augustowsko-Druskiennicki (Alytus) i Suwalsko-Wisztyński. W związku z tym celowe jest kształtowanie struktury przestrzennej pogranicza, uwzględniając powiązania przyrodnicze i związki funkcjonalne z obszarami granicznymi Białorusi i Obwodu Kaliningradzkiego. Zachowanie walorów przyrodniczych jest możliwe ze względu na niezbyt intensywne zaludnienie i zagospodarowanie terenu.

Za najważniejszy potencjał rozwojowy uznano walory wypoczynkowo-uzdrowiskowe budowane na podstawie uwarunkowań: przyrodniczych, etnicznych i kulturowych. Pogranicze cechuje gęsta sieć hydrograficzna rzek i jezior należąca do trzech zlewni: Niemna, Wisły i Pregoty. Prawną ochroną walorów przyrodniczych i krajobrazowych objęto 9% powierzchni regionu pogranicza po stronie litewskiej i ponad połowę po stronie polskiej. Przyrodniczy szkielet stref metafunkcyjnych obejmuje ok. 60% terytorium regionu transgranicznego po stronie litewskiej i ponad 75% powierzchni obszaru po stronie polskiej [Por. *Studium zagospodarowania przestrzennego...* 1997 s. 13 – 25]. Mając na uwadze uwarunkowania przyrodnicze i dotychczasowy stan zagospodarowania, podkreśla się możliwość rozwoju turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego. Konieczne jest utworzenie jednolitych, międzynarodowych struktur terytorialnych obejmujących obszary o bogatych zasobach przyrodniczo-rekreacyjnych, skupiska dziedzictwa kulturowego, obszary agroturystyczne, centra je obsługujące, drogi służące do uprawiania turystyki, trasy turystyczne, systemy komunikacyjne [Por. *Studium zagospodarowania przestrzennego...* 1997 s. 53 – 69]. Otwarcie Kanału Augustowskiego uatrakcyjni powiąza-

nia z europejskim systemem połączeń turystycznych. Region pogranicza polsko – litewskiego wchodzi w skład obszaru funkcjonalnego Zielone Płuca Europy.

Mapa 1. Projektowany rozwój infrastruktury drogowej



Źródło: [Ekspercki projekt... 2008, s. 156].

Jako istotny element rozwoju polsko – litewskiego regionu transgranicznego uznaje się komunikację (transport), wraz z rosnącym międzynarodowym tran-

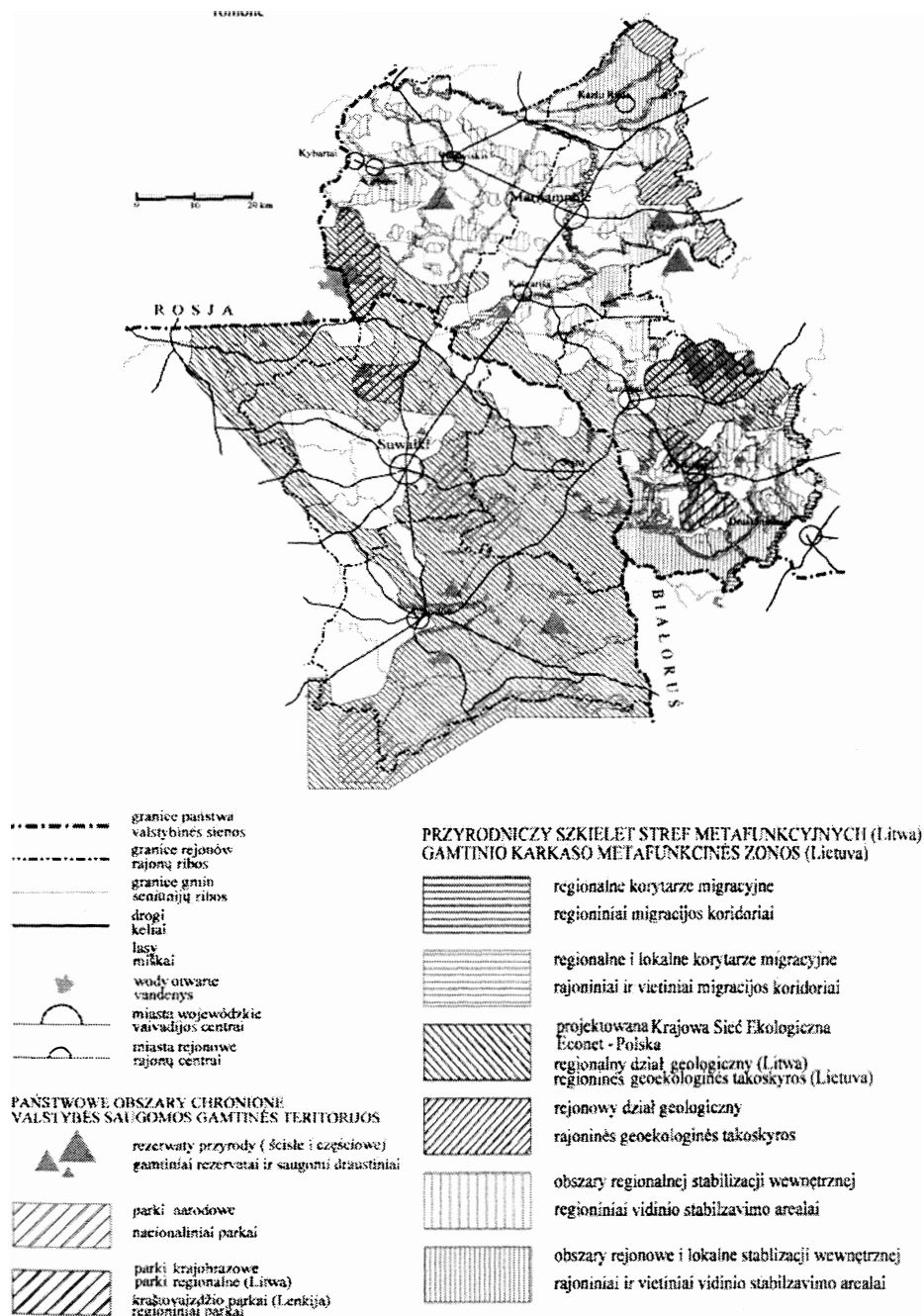
zytem między krajami zachodnioeuropejskimi i nadbałtyckimi. Największe znaczenie dla rozwoju pogranicza ma droga ekspresowa A5 i S19 Kowno-Mariampole-Suwałki-Augustów-Warszawa (pokrywająca się z trasą Via Baltica) oraz sieć kolejowa Szestokai-Trakiszki-Suwałki-Augustów-Białystok. Tranzytowe szlaki poprawiają dostępność komunikacyjną regionu, choć jednocześnie stanowią potencjalne źródło lokalnych uciążliwości i generują zanieczyszczenia środowiska, tworzą potencjalne kolizje z ekosystemami przyrodniczymi.

System osadniczy pogranicza polsko-litewskiego, według Koncepcji nie wymaga radykalnych przekształceń, Podkreśla się największe możliwości rozwoju miejscowości położonych w korytarzu międzynarodowym Via Baltica oraz na ciągach komunikacyjnych o znaczeniu międzyregionalnym. Miasta: Suwałki i Mariampole, mimo niewielkiej skali, stają się biegunami wzrostu i ośrodkami równowagi strukturalnej na pograniczu. W rozwoju struktur demograficznych istnieje konieczność podwyższenia poziomu wykształcenia ludności z uwzględnieniem potrzeb regionalnej gospodarki. Szansą rozwoju gospodarki jest istniejąca baza surowcowa dla rozwoju przemysłu spożywczego, drzewnego, mineralnego i zasoby siły roboczej. Dotychczasowe braki infrastrukturalne warunkowały niewielkie zainteresowanie, kapitału krajowego i zagranicznego, inwestycjami na tym obszarze. Sytuacja w tym zakresie poprawia się na skutek funkcjonowania Specjalnej Suwalskiej Strefy Ekonomicznej i Parku Naukowo-Technologicznego Polska – Wschód. Możliwości rozwoju produkcji rolnej i przetwórstwa rolno-spożywczego są zróżnicowane, sprzyjające produkcji czystej ekologicznie. Istotną kwestią jest możliwość skoordynowania działań w zakresie rozwoju turystyki wypoczynku i lecznictwa uzdrowiskowego, ochrony dziedzictwa kulturowego oraz utworzenia w tym celu dwóch międzynarodowych terenów turystyczno-rekreacyjnych jako szansy promocji regionu w skali europejskiej, tj. Wisztyniecko-Suwalskiego i Druskiennicko-Sejneńsko-Augustowskiego.

4. Koncepcje zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-białoruskiego

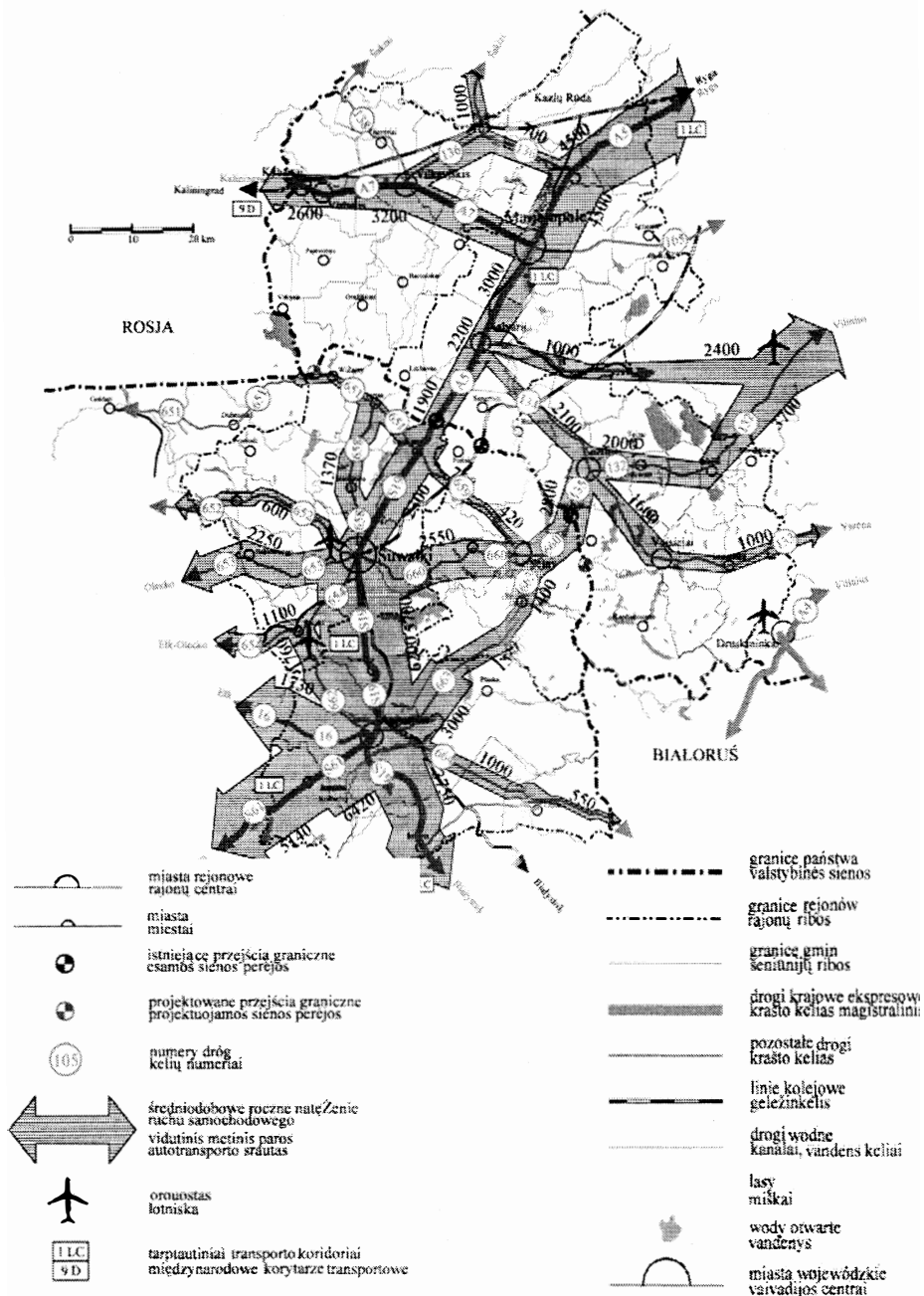
Na obszarze pogranicza polsko-białoruskiego wyróżnia się, ze względu na koncepcje zagospodarowania przestrzennego, cztery subregiony funkcjonalne, tj.: obszar Puszczy Augustowsko-Grodzińskiej, obszar Białegostoku – Grodna-Wołkowyska, obszar Puszczy Białowieskiej i obszar Brześcia- Białej Podlaskiej – Włodawy [*Studium kierunkowe...* 2000 s. 51 – 53]. Ze względu na bogactwo środowiska przyrodniczego, region ten odgrywa szczególną rolę w systemie przyrodniczym i osadniczym środkowo-wschodniej Europy (w ramach tzw. koncepcji „Zielone Płuca Europy”). Przebiegają tędy korytarze ekosystemu europejskiego – pas pojezierzy nadbałtyckich i pas bagienno-leśny Polesia i Dniepru. Pogranicze polsko-białoruskie charakteryzuje się wielokulturowością – wzajemnym przenikaniem się kultury: polskiej, białoruskiej, litewskiej, tatarskiej, żydowskiej, bogactwem wspólnego dziedzictwa kulturowego.

Mapa 2. Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-litewskiego. Obszary chronione



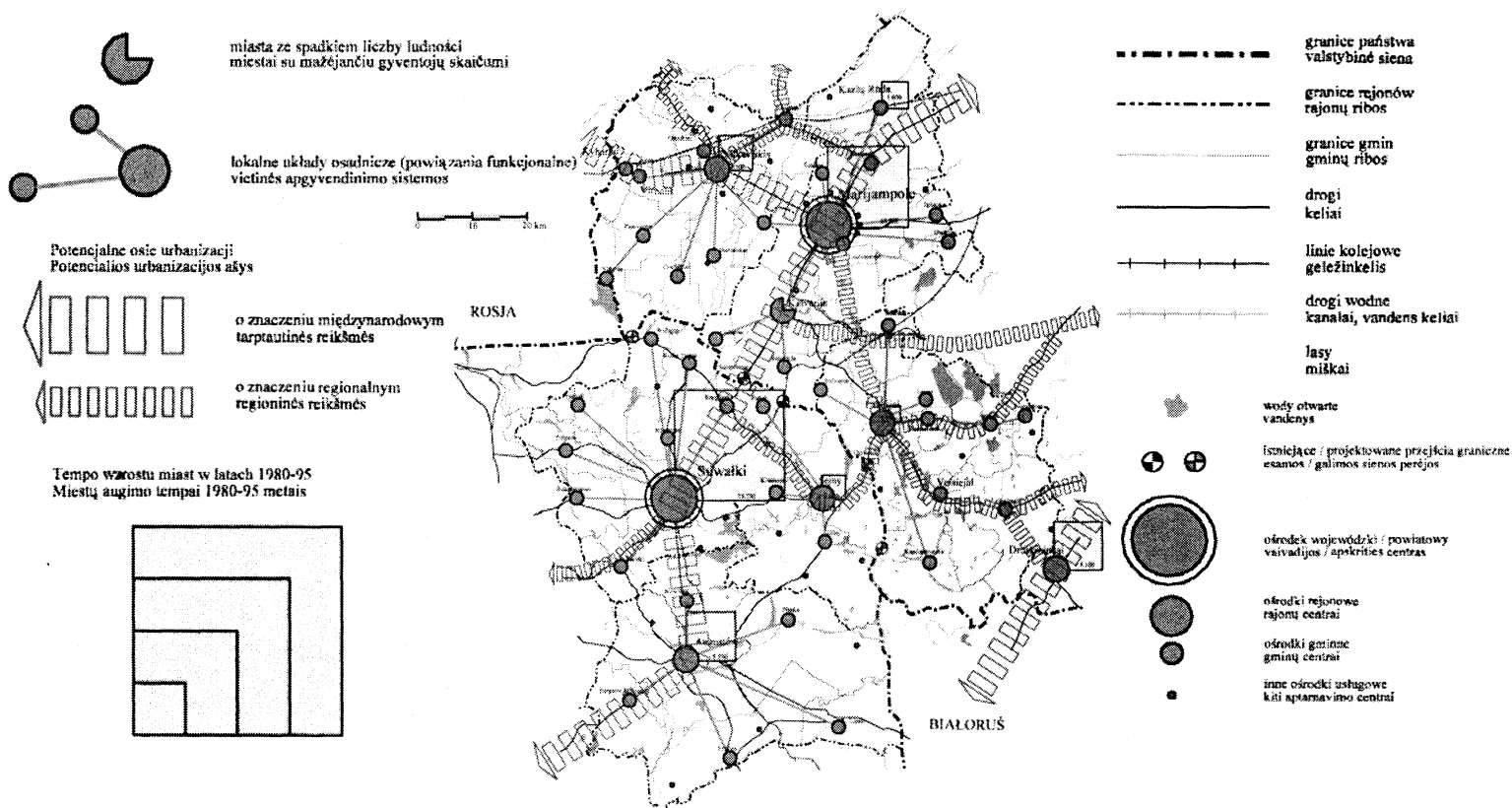
Źródło: [Studium zagospodarowania przestrzennego... 1997].

Mapa 3. Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-li-tewskiego. Transport



Źródło: [Studium zagospodarowania przestrzennego... 1997].

Mapa 4. Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-litewskiego. Możliwości kształtowania systemu osadniczego



Źródło: [Studium zagospodarowania przestrzennego... 1997].

Diagnoza gospodarki przestrzennej pogranicza polsko – białoruskiego (regionu transgranicznego) zdefiniowała uwarunkowania rozwoju i zagospodarowaniu przestrzennego. Za szczególnie istotne uznano uwarunkowania: społeczno-demograficzne, przyrodnicze, infrastrukturalne, komunikacyjne, gospodarcze. W zakresie uwarunkowań społeczno-demograficznych podkreśla się prawidłowe struktury demograficzne w obrębie potencjalnej metropolii Białegostoku, aglomeracji Grodna i Wołkowyska z wyłączeniem obszarów bezpośrednio przylegających do granicy, a także w otoczeniu aglomeracji Brześćcia i Białej Podlaskiej. Wadliwe lub zaburzone struktury demograficzne charakteryzują rejon: Bielska Podlaskiego, Hajnówki, Puszczy Białowieskiej, Parczewa i Włodawy. Wskazuje się na konieczność „odmłodzenia” ludności wiejskiej, wzrost poziomu jej wykształcenia, poziomu cywilizacyjnego poprzez aktywną politykę społeczną i gospodarczą [*Studium kierunkowe...* 2000 s. 9 – 12].

Z uwarunkowań przyrodniczych rozwój gospodarki przestrzennej na pograniczu polsko-białoruskim determinuje występowanie parków narodowych (Wigierski, Biebrzański, Narwiański, Białowieski, Poleski), parków krajobrazowych (Puszczy Knyszyńskiej, Łomżyński – Doliny Narwi, Suwalski, Podlaski Przełom Bugu, Pojezierze Łęczyckie, Sobiborski, Poleski), rezerwatów i pomników przyrody. Niektóre tereny pełnią funkcje uzdrowiskowe, posiadają cenne zasoby przyrodnicze borowin, wód mineralnych, czy charakteryzują się zdrowym mikroklimatem – Augustów, Supraśl; po stronie białoruskiej – uzdrowisko „Oziero Bieloje” (wody mineralne i borowiny); w rejonie granicy białorusko – litewskiej (wody mineralne – uzdrowisko Druskienniki na Litwie). Główne kierunki zagospodarowania i ochrony środowiska przyrodniczego na pograniczu polsko-białoruskim można określić następująco [*Studium kierunkowe...* 2000 s. 12 – 22]:

- wzajemna koordynacja zasad i norm ochrony zasobów i walorów środowiska przyrodniczego;
- przyjęcie wspólnych zasad ochrony przyrody na sąsiadujących obszarach (np. szczególnie cennych przyrodniczo: Puszczy Białowieskiej i Doliny Bugu), podniesienie statusu ochronnego puszczy (plany ochrony Puszczy Białowieskiej i Augustowskiej);
- stworzenie skoordynowanego systemu kontroli środowiska przyrodniczego, porozumienie co do zakresu rozmieszczania szkodliwych środowiskowo obiektów (np. w celu poprawy czystości rzek: Bug, Narewka, Leśna);
- wspólne przedsięwzięcia w zakresie ochrony czystości wód gruntowych poprzez rozwiązanie problemu ścieków, utylizacji odpadów itp.; stworzenie systemu ochrony zasobów wodnych dorzeczy rzek Bug (zachodni) i Niemen, w tym wód głębinowych tych dorzeczy;
- opracowanie zasad i koncepcji rozwoju i zagospodarowania przestrzennego pogranicza, stref i obszarów funkcjonalnych oraz systemów infrastrukturalnych.

Uwarunkowania infrastrukturalne – komunikacyjne zagospodarowania przestrzennego wskazują na konieczność usprawnienia funkcjonowania i poprawy stanu głównych ciągów transportowych. Podstawowe znaczenie w ruchu drogowym ma trasa Warszawa – Brześć- Moskwa (E-30) łącząca wschód z zachodem, droga międzynarodowa Mińsk – Grodno-Białystok (18), droga łącząca Baranowicze, Słonim, Wołkowysk, Białystok (przejście w Ogrodnikach). Przez pogranicze polsko-białoruskie przebiegają dwa główne szlaki kolejowe:

1. Warszawa – Białystok – Kuźnica – Grodno – Wilno – St. Petersburg;
2. Warszawa – Biała Podlaska – Terespol – Brześć – Mińsk – Moskwa.

W ramach koncepcji zagospodarowania pogranicza polsko – białoruskiego do głównych kierunków rozwoju infrastruktury transportowej zalicza się [Studium kierunkowe... 2000 s. 54 – 55]:

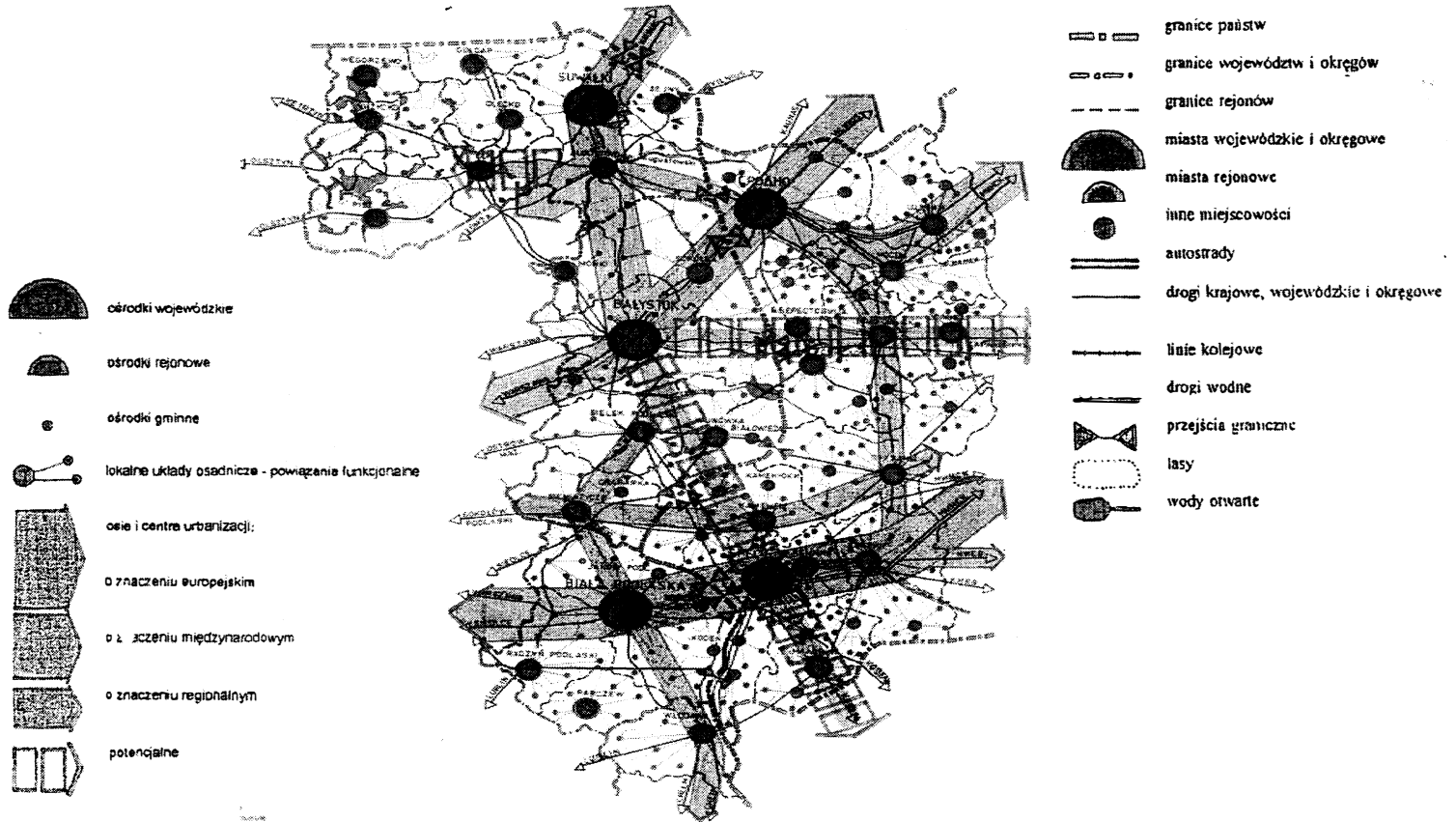
- stworzenie trzech korytarzy transportowych, tj. brzesko-warszawskiego, wołkowysko-białostockiego, grodzieńsko-augustowskiego;
- otwarcie nowych przejść granicznych o znaczeniu międzynarodowym i lokalnym wraz z ich specjalizacją z punktu widzenia rodzaju obsługiwanego ruchu;
- budowa wzajemnie powiązanej sieci transportowej.

Koncepcja rozwoju pogranicza polsko-białoruskiego zakłada realizację celów strategicznych w zakresie zapewnienia stałego społeczno-ekonomicznego, ekologicznego i przestrzennego rozwoju całościowej struktury regionów granicznych Polski i Białorusi, z uwzględnieniem tendencji europejskich i krajowych, a także korzystnej współpracy dla obu stron. Cel strategiczny ma być zrealizowany poprzez wspólne działania w zakresie [Studium kierunkowe... 2000 s. 54 – 56]:

- rozwoju infrastruktury transportowej i inżynierskiej (m.in. nowe ciągi transportowe, przejścia graniczne);
- ochrony środowiska przyrodniczego (wspólne systemy ochrony Puszczy Białowieskiej, realizacja projektu „Zielonych Płuc Europy”, ochrony wód przed zanieczyszczeniami);
- wykorzystania potencjału turystycznego i rekreacyjnego (np. utworzenie Transgranicznych Regionów Turystycznych, Kanał Augustowski);
- rozwoju infrastruktury technicznej (m.in. linii energetycznych, transportu gazu ziemnego);
- rozwoju sieci osadniczej.

Istnieje potrzeba opracowania szczegółowego programu zagospodarowania przestrzennego obszarów przygranicznych Polski i Białorusi do roku 2033.

Mapa 5. Kształtowanie systemu osadniczego – osie rozwoju i centra urbanizacji. Pogranicze polsko – białoruskie



Źródło: [Podstawy zagospodarowania przestrzennego... 1995].

5. Wnioski

Analizując określone uwarunkowania przestrzenne rozwoju Podlasia wynikające z powiązań transgranicznych, sformułowano następujące wnioski:

1. Usprawnienie powiązań krajów sąsiadujących połączeniami drogowymi i kolejowymi umożliwiającymi szybkie i sprawne przemieszczanie się osób i towarów, na bazie sieci TINA (Droga Via Baltica – I Paneuropejski Korytarz Transportowy, Rail Baltica, II Transeuropejski Korytarz Transportowy);
2. Zwrócenie szczególnej uwagi na transport kolejowy, zaplanowanie niezbędnych modernizacji na liniach w obszarze przygranicznym; dopasowanie do standardów Unii Europejskiej linii kolejowych między Polską a Litwą, celem połączenia do *Rail Baltica*;
3. Połączenie polskiego i litewskiego systemu energetycznego liniami o mocy 400 kW i odbiór w przypadku zapotrzebowania nadmiaru produkcji z Litwy;
4. Modernizacja linii energetycznych tranzytowych między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Białorusi;
5. Współpraca z państwami sąsiadującymi z Polską, ukierunkowana na zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego terytorium kraju, w kontekście transgranicznego przenoszenia zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczenia cieków granicznych oraz awarii przemysłowych i transportowych z udziałem substancji niebezpiecznych, oraz ocen oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym;
6. Realizacja wspólnych programów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju w strefach przygranicznych, przede wszystkim w dziedzinie ochrony różnorodności biologicznej i krajobrazowej. Współpraca z krajami sąsiednimi w zakresie sieci Natura 2000 i TOCH; wspólne monitorowanie stanu środowiska naturalnego, szczególnie w obszarze przygranicznym;
7. Stymulowanie współpracy organów samorządowych w strefach przygranicznych w dziedzinie rozwoju regionalnego, w tym współpracy euroregionalnej.

Literatura

- Eksperscki projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033* 2008, Warszawa.
- Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko-litewskiego. Stan zagospodarowania przestrzennego i możliwości rozwoju obszaru pogranicza* 1997, Suwałki-Vilnius.
- Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-białoruskiej, cz. II, Cele i kierunki działania. Aktualizacja 2000*, Mińsk.
- Podstawy zagospodarowania przestrzennego regionów przygranicznych Polski i Białorusi, cz. I, Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego regionów przygranicznych* 1995, Mińsk-Warszawa.