

Strategia rozwoju infrastruktury komunikacyjnej w regionie północno - wschodniej Europy

The development strategy for transport infrastructure in the North - Eastern Europe

Wiesław Matwiejczuk

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Organizacji i Zarządzania

Mariusz Gorustowicz

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania

Abstract

One of the fundamentals of development in each European country in the northeast is the proper transport infrastructure. Despite of the enormous increase in traffic on all sorts of roads, the modernization and building of new transport corridors lags. An essential step to change this situation will be the creation of a complex system of the development of communication connections and infrastructure in the region. This will be possible with a large share of the EU funds as well as the determination of individual countries of the north-east.

Keywords: the strategy of development, infrastructure of communication, intensity of movement, European communication corridors, transeuropean net of transport

Wstęp

Dobrze rozwinięta infrastruktura komunikacyjna stanowi podstawowy warunek pomyślnego rozwoju gospodarczego oraz szybkiego wyrównywania poziomów życia mieszkańców „starej” i „nowej” Unii Europejskiej. W krajach „dawnej piętnastki” powstała nowoczesna infrastruktura komunikacyjna umożliwiająca wysoką produktywność tamtejszych gospodarek. Infrastruktura ta jest obecnie modernizo-

wana, uzupełniana i rozwijana, co jeszcze zwiększa jej wydajność. Europa „zachodnia” już wcześniej uświadomiła sobie, iż sprawna i bogata infrastruktura komunikacyjna jest kluczem do rozwoju i otwarcia na świat zewnętrzny. Przygotowane i zrealizowane z rozmachem różne programy zdefiniowały nową jakość komunikacyjną tej części Europy.

Podobnie, winno być i z Europą „wschodnią”, szczególnie regionem północno-wschodnim, gdzie już obecnie niezbędnym staje się przyspieszenie realizacji strategii rozwoju infrastruktury komunikacyjnej.

1. Istniejący stan infrastruktury w regionie

Z powodu ponad 50-letniego podziału geopolitycznego naszego kontynentu, istniejąca infrastruktura komunikacyjna północno - wschodniej Europy, jest na dość niskim poziomie rozwoju i nie odpowiada współczesnym wymaganiom, hamując tym samym rozwój gospodarczy poszczególnych krajów tego regionu. Niska dostępność komunikacyjna Polski, Litwy, Łotwy i Estonii, wynika z peryferyjnego położenia w ramach Unii Europejskiej, jak również ze słabości istniejących połączeń komunikacyjnych. W/w kraje dostrzegają potrzebę rozwoju infrastruktury komunikacyjnej północno- wschodniej Europy, która ze względu na tranzytowe położenie może odgrywać bardzo istotną rolę w obsłudze transportu międzynarodowego, pomiędzy Europą Zachodnią, a Rosją, ale też Ukrainą i Azją Centralną, z perspektywą przedłużenia ich w przyszłości do Azji południowo- wschodniej, w tym do Chin¹.

Ruch drogowy w całej Europie szybko wzrasta i tendencja zaobserwowana w ubiegłej dekadzie, utrzyma się jeszcze w dłuższym okresie. W Polsce, która jest krajem tranzytowym dla wielu sąsiadów, natężenie ruch na drogach międzynarodowych w latach 2000-2005 wrosło o ponad 60 % średniorocznie. Średni ruch dobowy (SDR) na polskiej sieci dróg międzynarodowych wynosił 13 561 pojazdów na dobę (poj/dobę), a na drogach krajowych ogółem 8 244 (rys. 1)². W innych państwach, tego regionu natężenie ruchu, przedstawia się następująco:

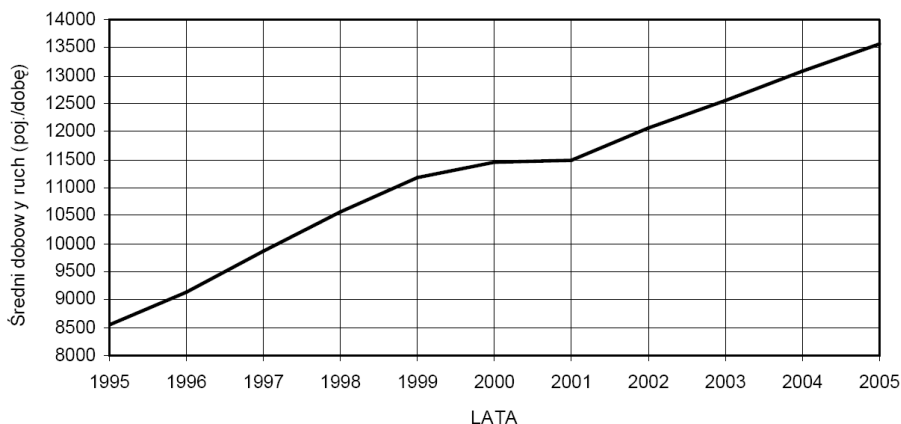
- Litwa- łącznie 2059, gdzie wskaźnik 338 odnosi się do pojazdów o masie większej bądź równej 3,5 T, a dla mniejszej niż 3,5 t wynosi 1722.

¹ Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, 2007, s. 18.

² Szerzej na ten temat: Matwiejczuk W., Daniluk A., 2007. *Rozwój Infrastruktury drogowej Podlasia Warunkiem wzrostu konkurencyjności regionu.* (w:) Z. Tomczonek (red.), *Potencjał gospodarczy i społeczny wybranych krajów Europy i świata.* Wyd. Politechniki Białostockiej, Białystok 2007.

- Łotwa- ruch ogółem 2674, gdzie wskaźnik 973 odnosi się do pojazdów o masie większej bądź równej 3,5 T, a dla mniejszej niż 3,5 t wynosi 1701.

Rozwój ruchu na drogach międzynarodowych w latach 1995-2005



Źródło: Opoczyński K., 2006. *Generalny Pomiar Ruchu 2005 Synteza wyników*. GDDKiA, Warszawa, s.10.

Rys. 1. Rozwój ruchu na drogach międzynarodowych Polski w latach 1995-2005

Przeważającą część ruchu międzynarodowego stanowić będzie nadal ruch docelowy, przy czym w znacznej mierze skierowany on będzie do rejonów przygranicznych. Należy też zauważyć, że w miarę rozwoju gospodarczego krajów Europy Środkowej i Wschodniej, coraz większa część przewozów pasażerskich i transportu ładunków (o wysokiej wartości jednostkowej), będzie obsługiwana przez transport lotniczy³.

W poszczególnych krajach, długość dróg w zależności od kategoryzacji znacznie się różni. W Polsce, ogółem było w 2005 r. - 381 463 km dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w tym długość autostrad wynosiła w 2008 r. - 765 km⁴. Natomiast na Litwie, ogólna długość dróg to ponad 76 tys. km, gdzie 68 tys. km o nawierzchni utwardzonej. W Estonii, ogólna długość dróg to ponad 30 tys. km, w tym blisko 29 tys. ma nawierzchnię ulepszoną, autostrady liczą 94 km⁵.

³ Suchorzewski W., 2007. *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień równoważenia rozwoju transportu*. Warszawa, s. 113.

⁴ Dokument elektroniczny. Tryb dostępu: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>; stan z dn. 21.10.2010 r.

⁵ Tamże.

W ciągu kilku lat od przystąpienia do UE (tabela 1) zbudowano wiele dróg o różnej charakterystyce. Nadal jednak, zarówno zagęszczenie dróg jak i ich jakość pozostawiają wiele do życzenia i to od rządów poszczególnych państw będzie zależało, czy rozwój regionu stanie się faktem czy jedynie tematem do dyskusji. W porównaniu do tzw. starej UE czyli 15 krajów wspólnoty, infrastruktura transportowa wygląda imponująco, szczególnie w zakresie jakości i długości dróg. Nawierzchnie są trwałe o dobrze dobranej podbudowie, w zależności od charakterystyki drogi. Najdłuższą sieć dróg kołowych o utwardzonej powierzchni oraz dobrej jakości drogi posiadają Francja i Niemcy.

Tabela 1. Infrastruktura transportowa w krajach przystępujących do UE wg stanu na 2004 r.

Kraj	Długość linii kolejowych na 100km ²	Gęstość dróg	Ilość portów	ilość statków	Ilość lotnisk	Długość dróg wodnych	Długość rurociągów
Estonia	2,1	64,6	6	33	38	320	2000
Litwa	3,1	54,4	3	51	87	600	865
Łotwa	3,6	35,4	3	8	38	300	2090
Słowacja	7,5	35,9	2	2	37	172	2700
Polska	7,5	79,0	9	14	150	3812	19280

Źródło: Kucharz A., 2003. *Infrastruktura transportowa (linie kolejowe, drogi lądowe, drogi wodne, rurociągi, porty i lotniska – w krajach przystępujących do UE)*. Kancelaria Sejmu Biuro Studiów i Ekspertyz, Warszawa, s. 11.

Stan istniejącej infrastruktury w regionie wypada ubogo oraz marginalnie. Słaba jakość połączeń międzyregionalnych, w tym połączeń pomiędzy największymi ośrodkami metropolitalnymi w/w państw, ogranicza oddziaływania synergiczne oraz znacząco wpływają na tempo rozwoju poszczególnych państw regionu. Wpływ na taką sytuację ma nierównomierne i dość powolne tworzenie i modernizacja sieci dróg, w stosunku do zwiększającego się natężenia ruchu w regionie północno-wschodniej Europy. Niezbędnym krokiem staje się, więc - wzorem państwa „starej” EU, stworzenie kompleksowego systemu rozwoju połączeń komunikacyjnych i infrastruktury w regionie.

2. Program rozwoju infrastruktury transportowej regionu w ramach UE

Rozwój i utrzymanie dobrego stanu infrastruktury komunikacyjnej w regionie jest priorytetem nie tylko UE, ale też poszczególnych państw tego regionu, które w programach rozwojowych zapisały zwiększenie nakładów na rozwój infrastruktury komunikacyjnej. Dodatkowo, zgodnie z art. 155 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską⁶, Wspólnota może wspierać projekty będące projektami "wspólnego zainteresowania", które realizowane są przez państwa członkowskie. Projekty te zostały określone w wytycznych wspólnotowych rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej- TEN-T (Trans-European Networks). Rozwój sieci transeuropejskiej ma służyć zwiększeniu efektywności funkcjonowania wspólnego rynku, a Unia Europejska dąży do zapewnienia interoperacyjności narodowych sieci transportowych, do rozwoju intermodalności w transporcie, jak również do zapewnienia dostępu regionom peryferyjnym lub wyspiarskim do centralnych regionów Wspólnoty oraz zmniejszenia wysokich kosztów transportu w tych regionach⁷.

Dokument strategiczny UE Strategiczne Wytyczne Wspólnoty⁸ na lata 2007-2013 zakłada, iż jedną z najważniejszych kwestii rozwojowych jest zapewnienie skutecznej, elastycznej, bezpiecznej i czystej infrastruktury transportowej. Wpłyń to np. na rozwój gospodarczy, ponieważ, ułatwiając przepływ osób i towarów, przyczynia się do zwiększenia wydajności, a tym samym perspektyw rozwoju poszczególnych regionów. Sieci transportowe rozwijają możliwości wymiany handlowej, zwiększając równocześnie wydajność. Ponadto rozwijanie infrastruktury transportowej w całej Europie (w szczególności realizacja odpowiednich części trzydziestu priorytetowych projektów w zakresie transeuropejskich sieci transportowych, ze szczególną koncentracją na projektach trans granicznych), jest konieczne do osiągnięcia większej integracji krajowych rynków, przede wszystkim w kontekście rozszerzonej Unii⁹.

Sieci transeuropejskie to sieć transportowa (TEN-T), sieć energetyczna (TEN-E) oraz sieć telekomunikacyjna (e-TEN). Polityka rozwoju sieci transeuropejskich leży w kompetencjach Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu Komisji Europejskiej. Ponadto, w 2006 r. utworzono Agencję Wykonawczą ds. Transeuropejskiej

⁶ Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, tekst skonsolidowany (uwzględniający zmiany wprowadzone Traktatem z Nicei, Dz.Urz. UE C 325 z 24 grudnia 2002 r.)

⁷ Ministerstwo Infrastruktury, Witryna internetowa, Tryb dostępu: http://www.mi.gov.pl/2-4828315ea96e7-3628-p_1.htm, stan z dn. 21.10.2010 r.

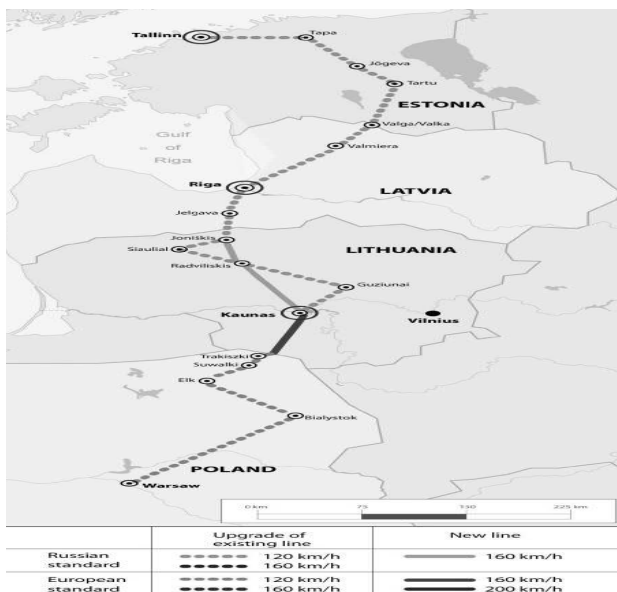
⁸ Strategiczne Wytyczne Wspólnoty (SWW), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L291/12 z 21.10.2006

⁹ Ministerstwo Infrastruktury, Witryna internetowa, Tryb dostępu: http://www.mi.gov.pl/2-4828315ea96e7-3628-p_1.htm, stan z dn. 21.10.2010 r.

skiej Sieci Transportowej (TEN-T EA), która odpowiada za realizację programu TEN-T oraz zarządzanie nim pod względem technicznym i finansowym. Cele projektów TEN-T to: - przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju sieci transportowej na obszarze całej Wspólnoty; -zapewniać spójność oraz interoperacyjność transeuropejskiej sieci transportowej oraz dostępu do niej; - integrować wszystkie rodzaje transportu; - przyczyniać się do ochrony środowiska oraz podwyższenia standardów bezpieczeństwa.

Na szczególne wsparcie mogą liczyć projekty transgraniczne. Priorytetowo traktowane są również projekty z zakresu transportu ekologicznego (transport kolejowy, morski, śródlądowy), jak również projekty stanowiące wspólne europejskie przedsięwzięcia w dziedzinie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (realizowane przez więcej niż jeden kraj członkowski). Ponadto, Decyzją Nr 884/2004/EC ustanowiono listę projektów priorytetowych, na której umieszczono 3 projekty przebiegające przez terytorium Polski:

- Oś kolejowa Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratisława–Wiedeń;
- Autostrada Gdańsk–Brno/ Bratisława–Wiedeń;
- Oś kolejowa „Rail Baltica” Warszawa–Kowno–Ryga–Talin–Helsinki.



Źródło: Studium Wykonalności połączenia Rail Baltica-Główne wnioski i zalecenia, Komisja Europejska, Dyrektoriat Generalny ds. Polityki Regionalnej, Bruksela 2007, s. 8.

Rys. 2. Projektowany przebieg Rail Baltica

Rail Baltica jest określona jako priorytetowy projekt nr 27 Trans-Europejskiej Sieci Transportowej w Europie wg decyzji Parlamentu Europejskiego z kwietnia 2004 r. Rail Baltica stanowi część I korytarza, który również obejmuje połączenie Via Baltica (część drogowa) oraz gałąź A do Kaliningradu (Via Hanseatica)¹⁰. Stanowiona kluczową drogę ekspresową dla rozwoju północno-wschodniej Polski i jedną z bardziej strategicznych tras komunikacyjnych, która ma zapewnić połączenie państw północno-wschodniej Europy z resztą kontynentu.

Przygotowywany jest też projekt innej inicjatywy rozwojowej transeuropejskiego korytarza transportowego, łączącego region północny z południem Europy- Via Carpatia.



Źródło: Ministerstwo Infrastruktury, Transeuropean Transport Network (TEN-T) – Road, materiał ze spotkań eksperckich będących konsekwencją podpisanej Deklaracji Łańcuckiej (2006) w sprawie rozszerzenia Transeuropejskiej Sieci Transportowej poprzez utworzenie najkrótszego szlaku drogowego na osi Północ-Południe łączącego Litwę, Polskę, Słowację i Węgry, 17 - 18 kwietnia 2010 r. Debreczyn, Węgry (<http://www.mi.gov.pl/2-482afd69bd252-1786522.htm>).

Rys. 3. Projektowany kierunek Via Carpatia

Via Carpatia stanowi formę wielostronnej współpracy międzynarodowej, której celem jest modernizacja i rozbudowa drogowego szlaku tranzytowego łączącego Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Grecję. Inicjatywa ta została sformalizowana 27 października 2006 r. poprzez podpisanie Deklaracji Łańcuckiej przez Ministrów Transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier. Ma na

¹⁰ Obecnie kraje bałtyckie w niewielkim stopniu wykorzystują transport kolejowy w ramach północno-południowego połączenia międzynarodowego w odniesieniu do transportu pasażerskiego i towarowego. Istniejąca sieć północno-południowa jest określona jako złej jakości. Poziom obsługi oraz prędkości zostały scharakteryzowane jako niskie, istnieją również bariery dla interoperacyjności w szczególności w odniesieniu do rozstawu torów.

celu aktywizację gospodarczą słabiej rozwiniętych wschodnich regionów UE. W 2008 roku, również Rumunia, Bułgaria i Grecja złożyły wniosek o przyłączenie się do tej inicjatywy, która w przyszłości stanowiłaby alternatywny szlak transportowy, prowadzący wzdłuż granicy wschodniej UE, z Europy Środkowej do Azji, krzyżujący się z korytarzami prowadzącymi z Europy Zachodniej do Rosji. Szlak ten łączyłby się przez porty Morza Czarnego ze szlakiem TRACECA (Korytarz Transportowy Europa – Kaukaz – Azja)¹¹.

Polska, a szczególnie województwo podlaskie graniczące od północy z Rosją, Litwą i Białorusią, w tym zakresie ma szczególnie dużo do powiedzenia, ponieważ ten obszar jest niejako korytarzem transportowym północy Europy. Na poziomie krajowym, Polska w obecnym okresie programowania 2007-2013, w zakresie infrastruktury transportowej może finansować inwestycje infrastruktury komunikacyjne z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko¹², gdzie na trzy priorytety w programie związane z transportem przeznaczono kwotę ponad 17 mld złotych, która w porównaniu z latami 2004-2006 jest trzykrotnie większa. Jest to znacząca poprawa finansowania infrastruktury komunikacyjnej, która w perspektywie krótko i długoterminowej może znacząco poprawić dostępność komunikacyjną kraju.

Każde z województw, w tym woj. podlaskie, posiada program dla regionu o statusie kluczowego. Tym programem jest Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego¹³ na lata 2007-2013, w którym na infrastrukturę komunikacyjną, w zakresie priorytetu II: Rozwój Infrastruktury Transportowej, przeznaczono środki w wysokości 257 mln Euro.

Łącznie z powyższym, w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej¹⁴, szczególnie w zakresie Programu Współpracy Transgranicznej Litwa – Polska - Rosja¹⁵, wsparcie będzie udzielane na rozwój infrastruktury komunikacyjnej. Celem głównym programu jest wspieranie procesów rozwojowych w obszarze transgranicznym Litwy, Polski i Rosji. W ramach programu, na poprawę dostępności komunikacyjnej przewidziano kwotę 80 mln euro. Nie jest to dość znacząca kwota,

¹¹ Ministerstwo Infrastruktury. Witryna internetowa. Tryb dostępu: http://www.mi.gov.pl/2-482be1a920074-1793316-p_1.htm, stan z dn. 21.10.2010 r.

¹² Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Wersja zaakceptowana przez Komisję Europejską 5 grudnia 2007, MRR, Warszawa 2007.

¹³ Regionalny Program operacyjny Województw Podlaskiego, UMWP, Białystok, 2007.

¹⁴ Europejska Współpraca Terytorialna (EWT) W latach 2007-2013 współpraca w wymiarze transgranicznym, transnarodowym i międzyregionalnym jest realizowana w ramach odrębnego celu polityki spójności Unii Europejskiej – Cel Europejska Współpraca Terytorialna (EWT).

¹⁵ Program Współpracy Transgranicznej Litwa - Polska – Rosja 2007-2013, Wersja zaakceptowana przez Komicję Europejską 17 grudnia 2008, MRR, Warszawa 2007.

ale rozumiana jako uzupełnienie innych programów (krajowych i regionalnych), ukierunkowana głównie na udroźnienie komunikacyjne w obrębie granic.

Litwa natomiast przygotowała jeden z głównych programów operacyjnych, wyspecyfikowany Program Operacyjny Rozwoju Gospodarki, w tym szczególnie infrastruktury komunikacyjnej. W Działaniu 2.5 Rozwój transeuropejskich sieci transportowych przewiduje ponad 3 754 mln LTL. Dodatkowo w Programie Operacyjnym Wspierania Spójności w Działaniu 3.1 Rozwój lokalny i urbanistyczny, zachowanie dziedzictwa kulturowego i środowiska oraz przystosowanie dla rozwoju turystyki, przygotowano kwotę 2 607 mln LTL na rozwój dróg lokalnych, przygranicznych i wojewódzkich.

Wspólnie wprowadzono Program Regionu Morza Bałtyckiego (BSR) 2007-2013, który został zaprojektowany w ramach celu Wspólnoty Europejskiej Współpraca Terytorialna. Najważniejszym celem strategicznym Programu Regionu Morza Bałtyckiego jest umocnienie rozwoju zrównoważonego, konkurencyjnego i terytorialnie zintegrowanego regionu Morza Bałtyckiego, poprzez łączenie potencjałów ponad granicami. Oczekuje się, że jako część Europy także region Morza Bałtyckiego stanie się lepszym miejscem dla swoich mieszkańców do inwestowania, pracy i życia. Wkład z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) wynosi około 208 mln euro. Norwegia udostępni 6 mln euro z funduszy krajowych. Około 23 mln euro zapewni Europejski Instrument Sąsiedztwa i Partnerstwa (ENPI) na rzecz kwalifikujących się regionów w Rosji i na Białorusi. O fundusze programu mogą w ramach limitów występować partnerzy spoza kwalifikujących się obszarów¹⁶.

3. Zaawansowanie realizacji programu

Do chwili obecnej (tj. 29.10.2010 r.) Polska otrzymała z UE już ponad 5,4 mld zł, jako refundację wydatków poniesionych na projekty transportowe w ramach POIiŚ. Do końca tego roku kwota ta wzrośnie do ok. 8,38 mld zł¹⁷. Wśród wniosków o płatność, dotychczas przesłanych do Komisji Europejskiej, ponad 90% stanowią projekty, które realizuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

¹⁶ Program dla rozwoju Morza Bałtyckiego, Program w ramach celu Europejska Współpraca Terytorialna oraz Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa, Zaakceptowany przez Komisję Europejską 21 grudnia, 2007, CCI No. 2007CB163PO020.

¹⁷ Ministerstwo Infrastruktury, Witryna internetowa, Tryb dostępu: <http://pois.mi.gov.pl/pl/aktualnosci/23>, stan z dn. 21.10.2010 r.

W innych krajach regionu północno - wschodniej Europy, wydatkowanie środków na rozwój infrastruktury komunikacyjnej jest na dość niskim poziomie. Długie procedury przetargowe, ale też kryzys finansowy zapoczątkowany w 2008 r., bardzo poważnie ograniczył realizację programu drogowego. Kraje regionu Europy Środkowo-Wschodniej odczuły kryzys dość poważnie, co w konsekwencji przełożyło się na zahamowanie ich wzrostu gospodarczego oraz zastopowało inwestycje drogowe. Kryzys spowodował, że wielkie międzynarodowe korporacje ograniczyły inwestycje bezpośrednie w innych krajach, a uszczuplone budżety krajowe nagle zaczęły mieć problemy z prowadzeniem dużych projektów drogowych, w tym współfinansowanych ze środków UE.

Według prognoz EBOR, napływ bezpośrednich inwestycji do Europy Środkowo-Wschodniej w 2010 roku zmniejszy się kilkakrotnie w stosunku do tego, ile wynosił w latach 2005 - 2008. Najsilniej odczują – i to już ma miejsce - kraje bałtyckie, Litwa Łotwa, a także Estonia. Dodatkowym następstwem kryzysu jest ograniczenie dostępu do kredytów, na których samorządy bazowały tworząc i rozbudowując infrastrukturę drogową poszczególnych regionów.

Podsumowanie

Zachodzące procesy globalizacji życia gospodarczego, znacząco zwiększają procesy wymiany towarowej między krajami i regionami. Zwiększone potrzeby transportowe nieodłącznie związane są z funkcjonowaniem gospodarki i organizacją życia społecznego, zaś możliwość szybkiego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów są jedną z zasadniczych potrzeb społeczno-gospodarczych. Stopień rozwoju infrastruktury transportowej, stanowi obok czynników ekonomicznych, społecznych i ekologicznych, jeden z podstawowych elementów pozycji konkurencyjnej danego kraju lub regionu na arenie międzynarodowej. W chwili obecnej, najpoważniejszą barierę w zwiększeniu tej wymiany, stanowi stan infrastruktury drogowej poszczególnych regionów.

Znaczenie sprawnych połączeń transportowych, jeszcze bardziej będzie wzrastać wraz z upowszechnianiem w gospodarce nowych metod zarządzania. Szerokie stosowanie w przedsiębiorstwach zasad outsourcingu, Just in Time, Lean Manufacturing, zwiększa zakres powiązań kooperacyjnych i konieczność szybkiego przewozu coraz to większych ilości środków produkcji i gotowych wyrobów. Wynikająca z tych procesów duża migracja ludności, zwiększy też natężenie ruchu na drogach i wymusi realizację programu rozwoju regionalnej infrastruktury transportowej. Także potrzeba zapewnienia spójności terytorialnej regionu, poprawienie

komfortu życia i egzystencji lokalnej społeczności, rozwój turystyki na obszarach przyrodniczo cennych, będą determinować konieczność poprawy sieci połączeń.

Stąd wynika, iż w żywotnym interesie państw regionu północno-wschodniej Europy, powinno być jak najszybsze stworzenie sprawnych połączeń transportowych z resztą kontynentu, które mogą stanowić konstrukcję nośną rozwoju regionalnego. Strategia rozwoju infrastruktury komunikacyjnej w regionie północno-wschodniej Europy, wsparta funduszami UE oraz zaangażowaniem i determinacją poszczególnych Państw, przynosi już efekty widoczne bezpośrednio na drogach, szczególnie w Polsce. W realizacji tych programów występują też bariery, do których należą przede wszystkim:

- brak wystarczającej ilości środków finansowych do skoncentrowanej realizacji inwestycji drogowych w poszczególnych krajach, jak i dofinansowania unijnego;
- zawiłe procedury formalno-prawne pozyskiwania terenów, przygotowania dokumentacyjnego pod inwestycje drogowe;
- niewystarczająca podaż wyspecjalizowanego potencjału realizującego roboty drogowe, a szczególnie uprawnionej kadry zarządzającej realizacją tych projektów.

Rozwiązanie powyższych problemów, leżących w gestii władz szczebla unijnego, poszczególnych krajów i regionów, zapewni efektywną realizację ambitnych projektów infrastruktury drogowej oraz stworzy konstrukcję dla rozwoju regionów.

Piśmiennictwo

1. Europejski Urząd Statystyczny – EUROSTAT. Witryna internetowa. Tryb dostępu: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>; stan z dn. 21.10.2010.
2. Kucharz A. 2003. *Infrastruktura transportowa (linie kolejowe, drogi lądowe, drogi wodne, rurociągi, porty i lotniska – w krajach przystępujących do UE)*, Kancelaria Sejmu Biuro Studiów i Ekspertyz, Warszawa.
3. Matwiejczuk W. Daniluk A., 2007. *Rozwój Infrastruktury drogowej Podlasia warunkiem wzrostu konkurencyjności regionu*, (w:) Z. Tomczonek (red.), *Potencjał gospodarczy i społeczny wybranych krajów Europy i świata*. Wyd. Politechniki Białostockiej, Białystok.
4. Ministerstwo Infrastruktury. Witryna internetowa. Tryb dostępu: www.mi.gov.pl, stan z dn. 21.10.2010.
5. Opczyński K., 2006. *Generalny Pomiar Ruchu 2005* Synteza wyników, GDDKiA, Warszawa.

6. *Program dla rozwoju Morza Bałtyckiego, Program w ramach celu Europejska Współpraca Terytorialna oraz Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa, Zaakceptowany przez Komisję Europejską 21 grudnia, 2007, CCI No. 2007CB163PO020.*
7. Program Europejska Współpraca Terytorialna (EWT) W latach 2007-2013 współpraca w wymiarze transgranicznym, transnarodowym i międzyregionalnym jest realizowana w ramach odrębnego celu polityki spójności Unii Europejskiej – Cel Europejska Współpraca Terytorialna (EWT).
8. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, 2007.
9. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Wersja zaakceptowana przez Komisję Europejską 5 grudnia 2007, MRR, Warszawa 2007.
10. Program Współpracy Transgranicznej Litwa - Polska – Rosja 2007-2013, Wersja zaakceptowana przez Komisję Europejską 17 grudnia 2008, MRR, Warszawa 2007.
11. Regionalny Program operacyjny Województw Podlaskiego, UMWP, Białystok, 2007.
12. Strategiczne Wytyczne Wspólnoty (SWW), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, L291/12 z 21.10.2006.
13. Studium Wykonalności połączenia Rail Baltica-Główne wnioski i zalecenia, Komisja Europejska, Dyktoriał Generalny ds. Polityki Regionalnej, Bruksela 2007.
14. Suchorzewski W. 2007. *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień równoważenia rozwoju transportu*, Warszawa.
15. Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, tekst skonsolidowany (uwzględniający zmiany wprowadzone Traktatem z Nicei, Dz.Urz. UE C 325 z 24 grudnia 2002 r.).