

Wschodzący Białystok

© UM Białystok / Dawid Gromadzki



Wojciech Stepaniuk
dziennikarz
Polski Przemysł

Białystok jest wyraźnie mniejszy od największych polskich metropolii, nie najlepiej rozpoznawalny, o dość przypadkowym – w gruncie rzeczy – wizerunku. Do tego z przypiętą łatką „Polski B”. I choć miasto jest światową stolicą języka esperanto, wśród jego mieszkańców dominuje poczucie prowincjonalności, czasem wręcz okraszane kompleksami, na przykład związanymi z jedną z cech gwary białostockiej, czyli śledzikowaniem. Najdalej na wschód wysunięte miasto wojewódzkie powoli budzi się jednak z kompleksu „miasta ze wschodniej prowincji”. Dzieje się tutaj naprawdę dużo: rozwija się sieć dróg miejskich, powstają obwodnice, wybudowano stadion, usprawniono komunikację miejską.

Kiedy w roku 2009 pierwszy raz przyjechałem do Białegostoku, nic nie zapowiadało zmian, które miały nastąpić i które spowodowały, że miasto nie jest już takie samo jak wtedy. Przez ostatnie pięć lat Białystok diametralnie zmienił swoje oblicze. Zniknęło kilka ulic i kilka nowych powstało. Według rządowej „Koncepcji zagospodarowania kraju 2030” Białystok ma zyskać na znaczeniu, wszak leży najbliżej wschodniej granicy Unii Europejskiej. Stolica województwa podlaskiego ma być lokomotywą, która pociągnie za sobą cały region. Z jednej strony województwa podlaskie i warmińsko-mazurskie są niezwykle istotne z uwagi na to, że stanowią granicę Unii Europejskiej, a z drugiej

strony są słabo zintegrowane z resztą kraju, nie mówiąc już o Europie. Równocześnie są to regiony najbiedniejsze. Według danych GUS dochód na jedną osobę w gospodarstwie domowym w województwie podlaskim wynosi 1103 zł miesięcznie. W kraju jest o 90 zł wyższy.

JAK TO ZMIENIĆ?

Niezbędny jest rozwój infrastruktury, czyli budowa i modernizacja dróg oraz kolei. Priorytetem jest skrócenie czasu dojazdu z Białegostoku do Warszawy. I w tej kwestii działania trwają. Modernizowana jest linia kolejowa pomiędzy Warszawą a Białymstokiem, przez co stolica Podlasia nie ma

i jeszcze przez kilka miesięcy mieć nie będzie kolejowego połączenia ze stolicą Polski. Jednak do końca 2015 r. pociągi na trasie do Warszawy mają jeździć z maksymalną prędkością 200 km/h. Z kolei na trasie Białystok–Augustów–Suwałki–Trakiszki mają rozwijać prędkość 100–120 km/h. Znacznie krócej do stolicy kraju miałyby też jeździć pociągi z Elku.

Plan zakłada również budowę drogi ekspresowej z Białegostoku do Lublina oraz z Białegostoku do Suwałk i dalej do Budziska. Droga S8 prowadząca do Warszawy na niektórych odcinkach utrzymuje światowe standardy, natomiast droga krajowa nr 19 z Białegostoku do Lublina, którą pokonuje dość często, pozostaje



DROGA S8 PROWADZĄCA DO WARSZAWY NA NIEKTÓRYCH ODCINKACH UTRZYMUJE ŚWIATOWE STANDARDY

OGÓLNOPOLSKIE FORUM INWESTYCJI PRZEMYSŁOWYCH

15 kwietnia 2015 r.
Warszawa
Business Centre Club

www.konferencje.terenyinwestycyjne.info



DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ
tel. 22 619 22 41 w. 225





© UM Białystok / Dawid Gromadzki



© UM Białystok / Dawid Gromadzki

wia wiele do życzenia, szczególnie na odcinku przebiegającym przez województwo Mazowieckie, w okolicach Łosic. Białystok nie ma połączenia kolejowego z Lublinem, a oferta drogowego transportu publicznego jest bardzo uboga. Można nawet zaryzykować stwierdzenie, że nie ma jej wcale, wszak cztery połączenia na tak znaczącej trasie są niczym w stosunku do zapotrzebowania, o czym można się przekonać chociażby przeglądając portale internetowe poświęcone wspólnemu podróżowaniu.

TERENY INWESTYCYJNE

Jedną z najważniejszych inwestycji, które zmieniły Białystok w ciągu ostatnich kilku lat, jest Podstrefa Białystok Specjalnej Suwalskiej Strefy Ekonomicznej. Powstała ona w 2009 r. i zajmuje powierzchnię 30 ha. Na początku października 2014 r. do zarządu SSSE przekazany został wniosek dotyczący rozszerzenia Podstrefy Białystok o ponad 43 ha terenów na Krywlanach i niemal 21 ha działek Białostockiego Parku Naukowo-Technologicznego. Wszystkie działki inwestycyjne na obecnym obszarze Podstrefy Białystok zostały sprzedane. Dotychczas zainwestowało tam dziewięć firm. Przedsiębiorcy deklarują zrealizowanie inwestycji o wartości niemal 530 mln zł. Do tej pory zrealizowano inwestycje za prawie 250 mln zł. Liczba nowych miejsc pracy ma wzrosnąć o ponad 900 etatów, z czego obsadzonych jest już około 450.

Kolejna zmiana wiąże się z Białostockim Parkiem Naukowo-Technologicznym. Został on zlokalizowany w południowej części miasta, na terenie, który położony jest w granicach osiedla Dojlidy, w rejonie ulic Borsuczej, Żurawiej i Myśliwskiej. Położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie zagospodarowanych i zabudowanych nieruchomości o funkcji usługowej oraz terenu Podstrefy Białystok SSSE. Umożliwiło to stworzenie w południowo-wschodniej części miasta wydzielonego obszaru o charakterze dzielnicy naukowo-przemysłowej generującej sferę badawczą oraz sektor produkcji i usług opartych na wysoko wyspecjalizowanych technologiach i innowacyjnych rozwiązaniach. Białostocki Park Naukowo-Technologiczny stworzono za niemal 169 mln zł. Środki pozyskano z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, którego celem jest stworzenie i rozwój nowoczesnej infrastruktury dla przedsiębiorców opierających swoją działalność na zaawansowanych technologiach. Wpłyne to na dynamiczne

ożywienie gospodarcze i wzrost konkurencyjności miasta i całego regionu. Ze względu na liczne uczelnie wyższe funkcjonujące w mieście oraz potencjał ich absolwentów duży nacisk będzie położony na przedsiębiorczość akademicką.



© UM Białystok / Dawid Gromadzki

Urszula Mirończuk rzecznik prasowy Prezydenta Miasta Białegostoku

W ciągu ostatnich kilku lat Białystok znacząco się zmienił. Wpływ na to miało przede wszystkim maksymalne wykorzystanie środków unijnych. Zrealizowaliśmy projekty o wartości niemal 2,5 mld zł, przy czym dofinansowanie wyniosło niemal 1,5 mld zł. I te inwestycje widać w naszym mieście: Białostocki Park Naukowo-Technologiczny, nowoczesne autobusy i system zarządzania nimi, wygodne drogi dla aut i autobusów, wciąż rozrastająca się sieć dróg dla rowerów, podstrefa Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej oraz nowy Stadion Miejski.

Dla Białegostoku i białostoczan inwestycje te mają zasadnicze znaczenie. Pozwoliły przyciągnąć nowych inwestorów, którym stworzono dobre warunki do inwestowania i prowadzenia działalności. Dzięki nim staliśmy się miastem nowoczesnym. Wraz ze wzrostem zainteresowania Białymstokiem zewnętrznymi inwestorów coraz bardziej dynamicznie rozwijają się również firmy lokalne. W tym kontekście liczy się też powstająca nowoczesna baza naukowo-edukacyjna. W ten sposób dążymy w Białymstoku do rozwoju innowacyjnej gospodarki opartej na wiedzy.

Miasto wspiera przedsiębiorców lokalnych, a także tych zewnętrznych poprzez konsekwentną budowę lub modernizację infrastruktury technicznej i poprawę dostępności komunikacyjnej terenów inwestycyjnych. Miasto sukcesywnie przygotowuje tereny przeznaczone pod inwestycje. To bezsprzecznie zwiększa konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną, a przede wszystkim wpływa na aktywizację rynku pracy.

Poprzez planowane uzbrojenie ok. 144 ha terenów inwestycyjnych zarówno na terenie Białegostoku, jak i we współpracy w ramach Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego (BOF) na terenie sąsiadujących gmin powstanie realna szansa na utworzenie nowych miejsc pracy.

Atrakcyjność inwestycyjna naszego miasta w olbrzymim stopniu zależy także od sprawnych i szybkich połączeń komunikacyjnych z innymi regionami Polski i Europy. Jednym ze strategicznych celów jest realizacja w całości drogi ekspresowej S8 do Warszawy oraz modernizacja przebiegu trasy kolejowej Rail Baltica.

TRASA GENERALSKA

Jeszcze do niedawna ulicą Lipową, znajdującą się w ścisłym centrum miasta, odbywał się ruch kołowy. Postanowiono to jednak zmienić i na pewnym odcinku ulicę zamieniono na deptak, przez co Białystok zyskał też spory rynek miejski – Rynek Kościuszki – z ratuszem. Inwestycja ta kosztowała miasto 8 mln 200 tys. zł., a jej celem było przywrócenie dawnego charakteru rynku miejskiego. Ale to wciąż nie wszystko. Wybudowano przedłużenie ważnej dla miasta ulicy Piastowskiej, a sztandarową inwestycją drogową ostatnich lat jest rozbudowa tak zwanej Trasy Generalskiej, w której ramach przebudowano ulice: gen. Stanisława Maczka, gen. Władysława Andersa i gen. Franciszka Kleeberga. Składają się na nią: ponad 12 km dwupasmowej drogi, 15 obiektów inżynierskich, 15 km dróg rowerowych oraz obustronne chodniki, drogi serwisowe i nowoczesna infrastruktura techniczna. Trasa łączy zachód ze wschodem miasta i łączy tranzytowe drogi krajowe prowadzące do granic z Białorusią i Litwą. Z nowej trasy, poza mieszkańcami, skorzystają więc także kierowcy aut ciężarowych. Inwestycja została zrealizowana dzięki środkom z Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013. Całkowita wartość inwestycji realizowanej w latach 2009–2014 to ponad 465 mln zł, przy czym dofinansowanie z UE wyniosło prawie 354 mln zł.

Podsumowując: długość dróg wybudowanych w Białymstoku w latach 2010–2014 to 57,2 km, natomiast długość dróg przebudowanych i wyremontowanych to 83 km.

KOMUNIKACJA MIEJSKA I ROZRYWKI

Przyznać trzeba, że ruch autobusów miejskich po Białymstoku jest dobrze zaplanowany, choć niektóre dzielnice nie mają ze sobą bezpośredniego połączenia. Białostocka Komunikacja Miejska posiada obecnie 257 autobusów, których średni wiek nie przekracza sześciu lat. Dzięki inwestycji w nowoczesne pojazdy miasto posiada najmłodszą flotę autobusów w Polsce. Komunikacja obsługuje 942 przystanki i w skali roku przewozi 100 mln pasażerów. Białostoczanin mają jednak pewien niedosyt. Jak mówią, zdarza się, że autobusy przyjeżdżają na przystanek jeden po drugim, a potem przez długi czas nie pojawia się żaden z nich.

Niedawno oddano też do użytku nowy stadion miejski. Jego budowa rozpoczęła się latem 2010 r. Pierwszym wykonawcą było polsko-francuskie konsorcjum Eiffage, które miało zbudować stadion za 180 mln zł brutto. Firma nie dotrzymała jednak terminów i miasto się z nią pożegnało. Od roku 2012 inwestycję kończył hiszpański OHL. W sierpniu 2013 r. oddano do użytku pierwszą część obiektu, z trybunami na 7 tys. osób, salami konferencyjnymi i miejscami dla mediów. Za dokończenie pierwszego etapu (który rozpoczęło konsorcjum Eiffage) i zbudowanie od podstaw kolejnych trybun miasto zapłaciło 250 mln zł netto, czyli blisko 300 mln zł brutto.

Białystok stawia również na rowerzystów. Obecnie do ich dyspozycji jest już 100 km ścieżek rowerowych, powstały stojaki na rowery, których rodzaj został uzgodniony z przedstawicielami środowiska rowerzystów, i 15 wiat rowerowych przy szkołach. Opracowywana jest także koncepcja budowy odcinków dróg rowerowych, co przyczyni się do tworzenia spójnej sieci dróg rowerowych w mieście. W 2014 r. budżet na inwestycje w infrastrukturę rowerową wyniósł 1 mln zł. Wraz z końcem maja 2014 r. ruszył system Białostockiej Komunikacji Rowerowej – BiKeR. To 300 rowerów i 30 stacji: terminali do wypożyczania i stojaków. O lokalizacji poszczególnych stacji decydowali białostoczanin. Mieszkańcy w internetowym głosowaniu wybrali także logo systemu i jego nazwę.

PODSUMOWANIE

Analizując inwestycje miejskie, śmiało można stwierdzić, że Białystok – miasto ulokowane na wschodzie Polski, światowa stolica języka esperanto, ogromne dziedzictwo kulturowe i tereny ważne pod względem przyrodniczym – jest jak wschodzące słońce. Pewnie dlatego hasłem promującym miasto jest: „Wschodzący Białystok”. Cieszy fakt, że miasta takie jak Białystok się rozwijają. Pozostaje tylko czekać na poprawę jakości życia samych białostoczanin. ■