

**Tomasz Kacprzak\*, Iwona Kukulak-Dolata\*\***

*\*Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, \*\*Uniwersytet Łódzki*

## **WPLYW INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY MIASTA BIAŁA PODLASKA**

### *THE IMPACT OF INFRASTRUCTURE INVESTMENT ON THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF BIAŁA PODLASKA*

**Słowa kluczowe: rozwój zrównoważony, infrastruktura, miasto Biała Podlaska**

*Key words: sustainable development, infrastructure, Biała Podlaska city*

*JEL codes: R11*

**Abstrakt.** Istotą artykułu jest próba zweryfikowania hipotezy o pozytywnym wpływie inwestycji infrastrukturalnych na rozwój zrównoważony miasta Biała Podlaska. W tym celu dokonano analizy wybranych inwestycji realizowanych przez miasto Biała Podlaska w latach 2010-2015. Przeprowadzono również badanie (wywiad swobodny) z zastępcą prezydenta miasta, którego celem była weryfikacja poszczególnych inwestycji pod kątem spełniania przesłanek rozwoju zrównoważonego. Wyniki badania wskazują, że największe inwestycje realizowane przez miasto zasadniczo wpisują się w ideę zrównoważonego rozwoju, jednak w niektórych przypadkach uzasadnienia co do spełnienia wszystkich jego przesłanek pozostawiają pewne wątpliwości.

### **Wstęp**

Pojęcie zrównoważonego rozwoju jest dziś bardzo często używane, jednak pierwotnie wywodziło się ono z dziedziny leśnictwa. Po raz pierwszy użył go ponad 300 lat temu Hans Carl von Carlowitz, propagując taką gospodarkę leśną, która nie zniszczy lasu i pozwoli mu się odbudowywać [Carlowitz 1713]. Współczesne szerokie znaczenie tego pojęcia pochodzi z raportu WCED (World Commission on Environment and Development) z 1987 roku, z godnie z którym na obecnym poziomie cywilizacyjnym możliwy jest rozwój zrównoważony, to jest taki rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie [WCED 1987]. Z kolei rozwojowi zrównoważonemu w odniesieniu do miast poświęcona została Karta Lipska z 2007 roku [<http://ec.europa.eu>]. Zdaniem jej autorów rozwój miast musi uwzględniać dobrobyt gospodarczy, równowagę społeczną i zdrowe środowisko życia. Jest to jedyna droga, aby miasta były przyjazne mieszkańcom, dlatego istnieje wiele zachęt, głównie finansowych, aby zrównoważony rozwój znajdował się w strategiach rozwoju miast i miał swoje odzwierciedlenie w wykonywanych inwestycjach. Możliwość uzyskania dofinansowań powoduje jednak dążenie do tego, aby dokonywać swego rodzaju mistyfikacji i inwestycje, które *de facto* nie spełniają wymogów zrównoważonego rozwoju, realizować jako te, którym dotacja przysługuje. Warto zatem dokonać weryfikacji, czy w przedsięwzięcia promujące rozwój zrównoważony rzeczywiście nimi są. Podjęta próba dotyczy zweryfikowania wybranych inwestycji infrastrukturalnych w mieście Biała Podlaska, które zostały zaplanowane na lata 2014-2020. Jest to o tyle istotne, że zarówno w *Strategii Rozwoju Miasta Biała Podlaska na lata 2008-2015*, jak i w *Zintegrowanej Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2015-2020* (ZSRMOF) [UMBP 2015a] widnieją zapisy, że miasto ma się rozwijać w zgodzie z założeniami zrównoważonego rozwoju.

### **Wybrane inwestycje infrastrukturalne miasta Biała Podlaska (plan na lata 2015-2020)**

Przedmiot analizy stanowią wybrane inwestycje infrastrukturalne, które zostały zaplanowane na lata 2015-2020 i zapisane w ZSRMOF. Kryterium wyboru stanowiły koszty realizacji inwestycji. Analizie poddane zostały przedsięwzięcia infrastrukturalne (twarde) wymagające największych na-

kładów. Skala nakładów planowanych na realizację analizowanych inwestycji pozwala traktować je jako reprezentatywne, także w kwestii wyciąganych wniosków.

Pierwszą z planowanych inwestycji jest „strefa lotnisko”, która zakłada zagospodarowanie byłego lotniska wojskowego. Inwestycja ma dać możliwość wykorzystania terenu lotniska do stworzenia regionalnego centrum handlu i lotniska typu cargo. Ponadto ma umożliwić powiązanie transportu kolejowego, drogowego i lotniczego w mieście. Oprócz opisanych aspektów władze miasta liczą na zyski z tytułu budowy stacji obsługi dużej samolotów, recyklingu dużych samolotów (do 2020 roku z terenu UE zostanie wycofanych z eksploatacji około 6000 samolotów) i centrum handlu hurtowego. Koszt inwestycji oszacowano na 27,9 mln zł [UMBP 2015a, 2015b].

Kolejna inwestycja ma dotyczyć budowy wschodniej obwodnicy miasta [UMBP 2015a]. Jest to przedsięwzięcie sprzężone z działaniami dotyczącymi lotniska i wśród jego celów jest lepsze skomunikowanie z kierunku Lublina oraz zmniejszenie ruchu w centrum miasta. Analiza SWOT zawarta w ZSRMOF wykazała brak wschodniej obwodnicy jako jedną ze słabych stron Białej Podlaskiej, stąd priorytetowy charakter tej inwestycji. Inwestycja ma zostać zrealizowana w trzech etapach, których koszty wynoszą odpowiednio: 26 mln zł – etap 1, 21 mln zł – etap 2, 52 mln zł – etap 3 [UMBP 2015b].

Władze miasta planują również efektywniejsze wykorzystanie odpadów produkowanych przez lokalnych rolników, zakłady przemysłu rolno-spożywczego, mleczarnię i zakłady mięsne. Wymienione czynniki oraz poprawa stanu środowiska mają być zapewnione dzięki budowie ciepłowni na biomasę o mocy 20 MW za 20 mln zł [UMBP 2015a, 2015b]. W przyszłości produkcja energii z biogazu powstałego z roślin energetycznych i odpadów organicznych będzie znacznie bardziej opłacalna niż obecnie [UMBP 2015c].

Biała Podlaska aspiruje również do tego, aby zwiększyć swoją atrakcyjność turystyczną dzięki rewitalizacji zespołu parkowo-pałacowego [UMBP 2015a]. Prace mają objąć m.in. przystosowanie niewykorzystywanych pomieszczeń do użytku, zagospodarowanie zieleni, restaurację fortyfikacji, historycznego układu wodnego oraz zagospodarowanie obszaru dawnego zwierzyńca. W projekcie jest uwzględniona również restauracja fresków w klasztorze poreformackim św. Antoniego. Koszt inwestycji szacowany jest na 36 mln zł [UMBP 2015b].

Kolejna z planowanych inwestycji dotyczy rozbudowy rynku owocowo-warzywnego na targowisku miejskim [UMBP 2015a]. Poprawa infrastruktury handlowej ma się przyczynić do poprawy atrakcyjności bazaru dla sprzedających i kupujących oraz wspierać promocję lokalnych produktów. Jest to jedna z mniejszych inwestycji, a jej koszt jest szacowany na 3,5 mln zł [UMBP 2015b].

Władze Białej Podlaskiej muszą się zmierzyć również z uporządkowaniem obszarów niezagospodarowanych. Przykładem takiej inwestycji jest plan na budowę miejskiego kąpieliska z plażą na obszarze stawów w pobliżu rzeki Klukówki [UMBP 2015a]. Oprócz samego kąpieliska ma powstać również infrastruktura towarzysząca, m.in. ciągi komunikacyjne, sieć wodociągowa i kanalizacyjna, oświetlenie, parkingi. Dotychczas nie oszacowano jednak kosztów tej inwestycji [UMBP 2015b].

Jednym z problemów społecznych miasta jest niedostateczna liczba mieszkań. W województwie lubelskim w 2012 roku na 1000 mieszkańców przypada 343,9 mieszkania, podczas, gdy w Białej Podlaskiej to tylko 336,05 mieszkania. Zmniejszenie skali problemu ma zapewnić wykonanie dwóch budynków komunalnych, w których powstanie 60 lokali mieszkalnych za kwotę 4,8 mln zł [UMBP 2015a, 2015b].

Inwestycją z zakresu edukacji i rekreacji ma być budowa akademickiego parku sportowego [UMBP 2015a]. Kompleks ma być też wsparciem dydaktycznym dla dwóch uczelni i mieszkańców. W ramach tego przedsięwzięcia mają powstać m.in.: park wodny, miasteczko surwiwalowe, boiska, ścieżka edukacyjna i rekreacyjna, trasy nordic walking, szlak kajakowy, trasy biegów przełajowych, narciarstwa biegowego, trasy rowerowe, miasteczko turystyczne. Obiekty te mają być zlokalizowane w otoczeniu uczelni i doliny rzeki Krzny, a realizacja inwestycji wymagać będzie nakładów w wysokości 30,1 mln zł [UMBP 2015b].

Na liście planowanych inwestycji znalazła się również rozbudowa stadionu z boiskiem trawiastym i trybunami dla 2000 kibiców. Inwestycja ma promować zdrowy styl życia (uprawianie sportu) oraz spędzanie czasu wolnego w ramach kultury fizycznej (oglądanie imprez sportowych). Planowany koszt inwestycji to 14 mln zł [UMBP 2015a, 2015b].

Koszt 26,648 mln zł [UMBP 2015b] zaplanowano też działanie mające na celu racjonalizację transportu miejskiego, obejmujące m.in.: zaprojektowanie i budowę węzłów przesiadkowych i pętli autobusowych, monitoring przystanków, dodatkowe wyposażenie przystanków w tablice z rozkładami, ławeczki itp., zakup stacjonarnych automatów z biletami, zakup tablic dynamicznej informacji pasażerskiej, kupno pojazdów niskoemisyjnych o minimalnej normie EURO VI – 15 sztuk, modernizację bazy pojazdów, w tym parkingu, ogrodzenia i zaplecza technicznego [UMBP 2015a].

Kolejna planowana inwestycja z kategorii rewitalizacji dotyczy dostosowania obszarów poprzemysłowych pomiędzy ulicami Sidorską, Zamkową a rzeką Krzną na potrzeby działalności usługowej i handlowej oraz remontu oraz adaptacji budynków [UMBP 2015a]. Rewitalizacją objęte mają być takie działania, jak: budowa ciągów komunikacyjnych, uzupełnienie uzbrojenia terenu, uporządkowanie przestrzeni oraz przebudowa, wyposażenie i adaptacja zniszczonych budynków na potrzeby usług społecznych oraz spółdzielni socjalnych. Koszt inwestycji to 17,020 mln zł [UMBP 2015b].

Ostatnia z analizowanych inwestycji dotyczy infrastruktury rowerowej. Planuje się budowę użytkowych ścieżek rowerowych na terenie miasta z infrastrukturą towarzyszącą oraz stworzenie systemu roweru miejskiego i budowę parkingu „bike and ride”. Koszt inwestycji to 30 mln zł [UMBP 2015b].

## **Wyniki badania – wywiadu swobodnego z wiceprezydentem miasta Biała Podlaska**

W celu zweryfikowania hipotezy o pozytywnym wpływie inwestycji infrastrukturalnych na rozwój zrównoważony miasta Biała Podlaska, w marcu 2016 roku przeprowadzono badanie w formie wywiadu swobodnego, w którym respondentem był wiceprezydent miasta. Istotą badania było poznanie argumentacji co do wypełnienia wszystkich przesłanek rozwoju zrównoważonego przez poszczególne planowane inwestycje. Ta forma badania była optymalna, bowiem należało ustalić, w jakim zakresie inwestycje infrastrukturalne przynosiły korzyści społeczne, gospodarcze i środowiskowe. Tylko inwestycje spełniające łącznie wszystkie te przesłanki można uznać za wpisujące się w ideę rozwoju zrównoważonego. Warto podkreślić, że z uwagi na różnorodność omawianych inwestycji, udział korzyści społecznych, gospodarczych i środowiskowych może być różny. Nie jest to jednak wadą, ponieważ korzyści te są komplementarne (jedna silniejsza może zastąpić inną słabszą). Wywiad swobodny ma charakter nieformalny i daje możliwość zadawania pytań pogłębiających w przypadku uzyskania niejednoznacznych odpowiedzi. Poproszono zatem respondenta o wskazanie argumentów przemawiających za tym, że inwestycje, które planuje się zrealizować do 2020 roku faktycznie odpowiadają założeniom rozwoju zrównoważonego. Według respondenta kluczową inwestycją służącą rozwojowi miasta jest uruchomienie na terenie lotniska działającej gospodarczej na tym terenie oraz wygenerowanie przez to działanie nowych miejsc pracy. Władze miasta liczą, że w dalszej perspektywie zwiększą się dzięki temu wpływy do budżetu miasta z podatków. Efekt środowiskowy ma obejmować zagospodarowane i uporządkowanie obszaru mało atrakcyjnego przyrodniczo, który jest sztucznie obsadzony sosnami i świerkami. Przy uzbrajaniu terenu ma być zastosowana technologia przyjazna środowisku.

Jako korzyści z budowy wschodniej obwodnicy miasta zastępca prezydenta Białej Podlaskiej wymienił odciążenie miasta od ruchu tranzytowego. Przedsięwzięcie to ma przyczynić się do redukcji hałasu i korków w mieście. Drugą korzyścią będzie poprawa komunikacji między terenem lotniska a drogą krajową nr 2. Będzie to korzyść społeczna, natomiast pod względem ekonomicznym zaoszczędzi się na remontach dróg niszczonej przez ciężki transport. Korzyść pod względem przyrodniczym ma przynieść zmniejszenie emisji spalin, co wpłynie na czystość powietrza na obszarze miasta.

Respondent ocenił również plan budowy ciepłowni na biomasę. Uważa, że kotły na biomasę są czyste pod względem wpływu na środowisko, zmniejszając emisję pyłów i gazów do atmosfery. Korzyścią ze strony ekonomicznej jest perspektywa, w której za kilka lat ciepłownie węglowe zostaną zobligowane do odprowadzania składek za emisję CO<sub>2</sub>. W takiej sytuacji znacząco spadła by rentowność białskiej ciepłowni, co wiązało by się ze wzrostem kosztów, które ponieśliby mieszkańcy płacąc za energię ciepłą. Jako społeczne korzyści wymieniono nowe miejsca pracy oraz łatwiejszy dostęp do energii cieplnej mieszkańców miasta.

Następną ocenioną inwestycją jest rewitalizacja zespołu parkowo-zamkowego. Władze miejskie przeprowadziły konsultacje z Białskim Centrum Kultury oraz z architektem, który przygotował projekt rewitalizacji. Przedsięwzięcie to ma przyczynić się do rozwoju kultury, poszerzyć wiedzę o dziejach miasta oraz ma stanowić miejsce wypoczynku mieszkańców. Korzystnie ma wpłynąć na gospodarkę za pośrednictwem rozwoju sektora turystycznego. Środowisko naturalne ma pozytywnie odczuć tę inwestycję dzięki zagospodarowaniu terenów mało atrakcyjnych przyrodniczo, zwiększeniu walorów parku oraz możliwemu rozwojowi siedlisk dla różnych gatunków fauny i flory w otoczeniu zrewitalizowanej fosi.

Respondent podkreślił konieczność budowy kąpieliska miejskiego, wskazując, że mieszkańcy miasta zmuszeni są korzystać z odległych kąpielisk. Ma to być miejsce wypoczynku i rekreacji, w dalszej perspektywie może przyciągnąć turystów do miasta. Pod względem gospodarczym przedsięwzięcie ma przyczynić się do zakładania małej gastronomii w okolicy oraz np. wypożyczalni sprzętu do sportów wodnych i innej działalności gospodarczej. Na przyrodę pozytywnie ma wpłynąć zagospodarowanie terenów nieatrakcyjnych przyrodniczo oraz stworzenie warunków do osiedlania się nowych gatunków fauny i flory na tym terenie.

Zdaniem respondenta wielu kupców handlujących na targowisku byłoby zainteresowanych poprawą warunków pracy. W przyszłości inwestycja ma zwiększyć komfort handlu oraz ma poprawić warunki higieniczne. Korzyść ekonomiczna to podatki do budżetu z handlu na terenie miasta. Jeżeli chodzi o zagrożenie ekologiczne to bazar do tej pory nie działał na szkodę zbiorników wodnych w pobliżu, a po remoncie i rozbudowie również nie powinien. W perspektywie ma zostać poprawiona gospodarka odpadami na tym terenie oraz przy rozbudowie targowiska ma być wykorzystana technologia przyjazna środowisku.

Respondent podał, że do urzędu miasta wpłynęło 170 podań mieszkańców w związku z oczekiwaniem na lokal lub w sprawie zamiany większego mieszkania na mniejsze w budownictwie komunalnym. Ta inicjatywa jest odwołana przez władze miasta biurowca, który może zostać zaadaptowany na mieszkania socjalne. Przedsięwzięcie ma przynieść społeczeństwu profit w postaci lokali mieszkalnych, natomiast podłączenie budynku do miejskiej sieci ciepłowniczej zmniejszy emisję szkodliwych gazów i pyłów, co wpłynie pozytywnie na środowisko. Korzyścią pod względem gospodarczym mają być zyski z czynszu.

Według informacji uzyskanych w trakcie wywiadu, akademicki park sportowy był wizją poprzedniej ekipy rządzącej. Aktualne władze chcą wprowadzić korekty do projektu. Według władzy w projekcie powinny uczestniczyć dwie miejscowe uczelnie. Inwestycja ma przynieść korzyści społeczne w formie nowego ogólnodostępnego miejsca do rekreacji i sportu, może też przyczynić się do poprawy kondycji i zdrowia mieszkańców. Realizacja projektu podniesie atrakcyjność miasta, co może wpłynąć na zainteresowanie przedsiębiorców, a w dalszej perspektywie przyczynić się do poprawy rozwoju gospodarczego miasta. Korzystny wpływ na środowisko przyniosą nowe nasadzenia drzew i krzewów oraz zagospodarowanie terenów mało atrakcyjnych przyrodniczo.

Rozbudowa stadionu będzie podzielona na etapy. Według władz w przyszłości inwestycja przyczyni się do wzrostu zainteresowania sportem społeczeństwa oraz ma poprawić walory rekreacyjne miasta. Ekonomicznym aspektem tego przedsięwzięcia mogą być środki ze sprzedaży biletów oraz akcesoriów. Korzystnie na środowisko ma oddziaływać wykorzystanie przy rozbudowie technologii przyjaznych naturze.

Inną inwestycją jest racjonalizacja transportu publicznego w mieście, bowiem władze wskazują na ryzyko braku opłacalności w utrzymaniu transportu miejskiego. Rządzący pokładają nadzieje w nowym prezesie Miejski Zakład Komunikacji w Białej Podlaskiej, którego zadaniem jest pozyskiwanie środków zewnętrznych na zakup nowych autobusów o mniejszej emisji spalin, na czym ma skorzystać środowisko. Połączenia mają zostać dostosowane do potrzeb mieszkańców. Zakupy nowej floty autobusowej mają przyczynić się do redukcji zużycia paliwa i zmniejszenia kosztów napraw przez zakład komunikacji. Te zabiegi według władz miasta mają zredukować koszty utrzymania transportu miejskiego.

Następnym przedsięwzięciem jest rewitalizacja terenów przemysłowych. Te zabiegi mają poprawić atrakcyjność terenu, a następnie przyciągnąć inwestorów, którzy stworzyć mają nowe miejsca pracy. Wraz z powstaniem miejsc pracy i przedsiębiorstw zaczną pojawiać się wpływy do budżetu miasta z podatków, co korzystnie wpłynie na gospodarkę miasta. Środowisko odczuje korzyści w postaci zagospodarowania terenów zielonych oraz wykorzystania technologii przyjaznych środowisku.

Ostatnią inwestycją omawianą w wywiadzie jest rozwój infrastruktury rowerowej na terenie miasta. Według władz miasta zaprojektowane ścieżki mają połączyć istniejące już szlaki i ułatwić komunikację mieszkańców. Społeczeństwu ta inwestycja ma stworzyć dodatkową możliwość spędzenia wolnego czasu oraz ma promować zdrowy tryb życia. Środowisko ma skorzystać na mniejszej emisji spalin dzięki zmianie nawyków mieszkańców związanych z poruszaniem się po mieście pojazdami spalinowymi. W przyszłości władze miasta mają zaoszczędzić na remontach dróg przez zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego oraz pozyskiwać środki z wypożyczalni rowerowej, co pozytywnie ma wpłynąć na budżet miasta.

### **Podsumowanie**

O inwestycjach infrastrukturalnych w Białej Podlaskiej w znacznej mierze decydować będzie możliwość uzyskania dofinansowania, bowiem budżet miasta nie byłby w stanie sfinansować samodzielnie wszystkich przedsięwzięć. Analiza informacji o największych inwestycjach planowanych na lata 2014-2020 oraz skonfrontowanie ich z opinią wiceprezydenta miasta dowodzi, że władze dążą do inwestowania w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju, jednak w przypadku niektórych inwestycji nie wykazano jednoznacznie wszystkich trzech czynników rozwoju zrównoważonego. W argumentacji na rzecz uznania, że inwestycje realizowane będą w oparciu o zasady rozwoju zrównoważonego występowały trudności z wykazaniem czynnika środowiskowego. Często padały argumenty o zagospodarowaniu terenów mało atrakcyjnych przyrodniczo i wykorzystaniu przy budowie technologii przyjaznych środowisku. Są to wprawdzie argumenty logicznie i merytorycznie poprawne, jednak z drugiej strony, takie sformułowania można przyporządkować niemal do wszystkich inwestycji. Może to prowadzić do wniosku, że władze miasta niepotrzebnie próbują kreować obraz, że wszystkie planowane inwestycje będą wyczerpywać znamiona rozwoju zrównoważonego. Nawet, jeśli w strategii rozwoju zapisano, że miasto ma się rozwijać w sposób zrównoważony, to ocena wypełnienia założeń strategii jest kompleksowa i nawet realizacja kilku inwestycji, którym ciężko wyrazić przypisać wszystkie cechy charakterystyczne dla zrównoważonego rozwoju nie będzie powodować zarzutu, że miasto nie rozwija się w sposób zrównoważony. Istnieją bowiem inwestycje, w których ciężko wskazać walor środowiskowy lub ekonomiczny, a trzeba je wykonać bo są niezbędne i pożyteczne. Do takich przedsięwzięć należą np.: rozbudowa targowiska, stadionu i akademickiego parku sportowego. Wskazanie wprost, że w przypadku takich inwestycji wiodący jest czynnik społeczny, natomiast czynnik środowiskowy ma mniejsze znaczenie nie umniejsza w żadnym stopniu wartości tych inwestycji. Istotne jest bowiem to, aby w ostatecznej ocenie wszystkich przeprowadzonych inwestycji można było stwierdzić, że dzięki nim miasto rozwinęło się w sposób zrównoważony.

Reasumując, przeprowadzone analizy pozwalają na stwierdzenie, że władzom Białej Podlaskiej zależy, aby realizowane inwestycje pozostawały w zgodzie z ideą zrównoważonego rozwoju i aby osiągnąć cele strategiczne, mówiące o takim właśnie rozwoju miasta. Potwierdziła się zatem hipoteza o pozytywnym wpływie inwestycji infrastrukturalnych na rozwój zrównoważony miasta.

## Literatura

- Carlowitz von Hans Carl. 1713. *Sylvicultura oeconomica*. Lipsk: Brown.
- UMBP. 2015a. *Zintegrowana Strategia Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2015-2020*. Urząd Miasta Biała Podlaska, [http://um.bialapodlaska.pl/pliki/dok\\_msi/ZSR\\_MOF\\_Biala\\_Podlaska\\_na\\_lata\\_2015-2020\\_z\\_perspektywa\\_do\\_2030r.pdf](http://um.bialapodlaska.pl/pliki/dok_msi/ZSR_MOF_Biala_Podlaska_na_lata_2015-2020_z_perspektywa_do_2030r.pdf), dostęp 29.06.2016.
- UMBP. 2015b. *Indykatorywny wykaz wstępnie zidentyfikowanych projektów inwestycyjnych i nieinwestycyjnych wraz z planem finansowym Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2015-2020*. Urząd Miasta Biała Podlaska, [http://um.bialapodlaska.pl/pliki/dok\\_msi/MOF\\_Biala\\_Podlaska\\_strategia-zal\\_5\\_4\\_Wykaz\\_projektow.pdf](http://um.bialapodlaska.pl/pliki/dok_msi/MOF_Biala_Podlaska_strategia-zal_5_4_Wykaz_projektow.pdf), dostęp 29.06.2016.
- UMBP. 2015c. *Aneks statystyczno-diagnostyczny do Zintegrowanej Strategii Rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Biała Podlaska na lata 2014-2020*. Urząd Miasta Biała Podlaska, [http://um.bialapodlaska.pl/pliki/dok\\_msi/Aneks\\_statystyczno-diagnostyczny\\_do\\_ZSR\\_MOF\\_Biala\\_Podlaska.pdf](http://um.bialapodlaska.pl/pliki/dok_msi/Aneks_statystyczno-diagnostyczny_do_ZSR_MOF_Biala_Podlaska.pdf), dostęp 29.06.2016.
- WCED. 1987. *Report. Our Common Future. UN Documents*. World Commission on Environment and Development. Oxford: Oxford University Press.
- [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/themes/urban/leipzig\\_charter.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf), dostęp 29.06.2016.
- [http://um.bialapodlaska.pl/pliki/dok\\_msi/ZSR\\_MOF\\_Biala\\_Podlaska\\_na\\_lata\\_2015-2020\\_z\\_perspektywa\\_do\\_2030r.pdf](http://um.bialapodlaska.pl/pliki/dok_msi/ZSR_MOF_Biala_Podlaska_na_lata_2015-2020_z_perspektywa_do_2030r.pdf), dostęp 29.06.2016.

## Summary

*The paper is an attempt to verify the hypothesis about the positive effects of infrastructure investments on sustainable development of Siedlce city. For this purpose an analysis of selected investment by the city of Siedlce in 2010-2015. Also conducted a study (free interview) with a spokesman for the Office of the City of Siedlce, the aim of which was to verify the individual investments to satisfy the conditions for sustainable development results showed that the biggest investment by the city of Siedlce actually fit in with the idea of sustainable development.*

Adres do korespondencji  
dr Tomasz Kacprzak

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach  
Zakład Ekonomiki Rolnictwa i Agrobiznesu  
ul. Prusa 14, 08-110 Siedlce, tel. 25 643 13 35  
e-mail: tkacprzak@o2.pl

dr Iwona Kukulak-Dolata  
Uniwersytet Łódzki, Katedra Polityki Ekonomicznej  
ul. Rewolucji 1905 r. 41/43, 90-214 Łódź, tel. 42 635 51 52  
e-mail: doiwona@poczta.onet.pl