

**Program zintegrowanego rozwoju transportu
kolejowego w Województwie Podlaskim
do 2005 r., z perspektywą do 2015 r.**

Warszawa, wrzesień 2002

Prace wykonano na zlecenie

Urzedu Marszalkowskiego Województwa Podlaskiego

Zespół autorski:

Główny referent:

❖ **Andrzej Peszel - autor rozdziału I, III, VII, VIII, IX**

Współautorzy:

❖ **Krystyna Bentkowska-Senator – autor rozdz. IV pkt 2**

❖ **Leszek Dziuban - autor rozdziału II**

❖ **Marek Roznowski – autor rozdz. IV,V**

❖ **Jacek Tarczynski – autor rozdz. IV**

❖ **Jerzy Wronka - autor rozdz. VI pkt 3, rozdz.VII pkt 3**

Współpraca:

❖ **Wanda Gustaw**

❖ **Anna Kepinska**

❖ **Dariusz Zalewski**

Spis treści:

Wstęp.....	5
Rozdział I.....	6
Rozwój transportu kolejowego, w świetle obowiązujących założeń polityki społeczno-gospodarczej Państwa i regionu.....	6
1. Cele rozwoju transportu kolejowego województwa wynikające ze Strategii rozwoju kraju.....	6
2. Kierunki rozwoju transportu kolejowego wynikające ze strategii rozwoju województwa.....	11
3. Możliwości realizacji zadań inwestycyjnych w sferze transportu kolejowego w „Kontrakcie wojewódzkim”.....	19
4. Założenia zrównowalonego rozwoju systemu transportu kolejowego województwa.....	20
Rozdział II.....	24
Analiza obowiązującego stanu prawnego w zakresie transportu kolejowego.....	24
1. Komercjalizacja, restrukturyzacja i prywatyzacja PKP.....	24
2. Organizowanie i finansowanie transportu kolejowego przez samorzady lokalne.....	25
3. Dostosowanie prawa transportowego do norm Unii Europejskiej.....	26
Rozdział III.....	28
Analiza stanu istniejącej sieci kolejowej na tle systemu transportowego regionu.....	28
1. Parametry techniczne linii kolejowych, ruchu kolejowego pociągów, stacji kolejowych.....	28
2. Ocena techniczna i ekonomiczna stanu infrastruktury i taboru kolejowego.....	32
3. Rola i znaczenie przewozów kolejowych w systemie transportowym regionu.....	33
Rozdział IV.....	35
Analiza wielkości i struktury kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym.....	35
1. Wielkość i struktura popytu.....	35
2. Ocena komplementarności i konkurencyjności komunikacji samochodowej w pasażerskim ruchu lokalnym w otoczeniu wybranych linii kolejowych.....	40
3. Ocena potencjalnego popytu na przewozy kolejowe w otoczeniu czynnych linii kolejowych.....	47
4. Prognoza popytu na kolejowe przewozy pasażerskie do 2020 roku.....	48
Rozdział V.....	54
Analiza wielkości i struktury kolejowych przewozów towarowych.....	54
1. Wielkości przewozów towarowych.....	54
2. Struktura przewozów towarowych.....	56
2.1. Przewozy towarowe wagonowe.....	56
2.2. Przewozy całopociągowe.....	58
2.3. Przewozy próżnych wagonów.....	60

2.4. Struktura rodzajowa nadan i odbiorów w komunikacji krajowej.....	62
3. Prognoza popytu na przewozy towarowe.....	62
Rozdział VI.....	67
Przewozy kolejowe przez przejścia	67
1. Charakterystyka kolejowych przejść granicznych.....	67
2. Wielkość przewozów tranzytowych pasażerskich i towarowych.....	68
3. Transport kombinowany.....	70
3.1. Informacje ogólne	70
3.2. Rynek transportu kombinowanego w Polsce	70
3.3. Uwarunkowania rozwoju transportu kombinowanego	72
3.4. Kształtowanie rynku transportu kombinowanego.....	74
Rozdział VII.....	77
Misja harmonijnego rozwoju transportu kolejowego	77
1. Rola kolei w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu.....	77
2. Wymogi jakościowe oferty transportu kolejowego	78
3. Koszty zewnętrzne transportu kolejowego	79
3.1. Koszty zewnętrzne transportu	79
3.2. Szacunki kosztów zewnętrznych transportu.....	82
Rozdział VIII	86
Kierunki rozwoju transportu kolejowego	86
1. Analiza SWOT	86
2. Cele rozwoju transportu kolejowego.....	87
3. Strategiczne zadania programowe zintegrowanego rozwoju transportu kolejowego	89
Rozdział IX.....	101
Potrzeby inwestycyjno-modernizacyjne oraz źródła i sposoby finansowania (w latach 2002-2005 i w perspektywie do 2015 roku)	101
1. Harmonogram przedsięwzięć rozwojowych.....	101
2. Szacunek kosztów realizacji zadań.....	104
3. Źródła finansowania	106
Wnioski.....	108
Podsumowanie	112

Wstęp

Prezentowana praca została wykonana zgodnie z umową zawartą pomiędzy Urzędem Marszałkowskim Województwa Podlaskiego i Ośrodkiem Badawczym Ekonomiki Transportu, w której określone zostały plan opracowania oraz zakres merytoryczny. Na podstawie przyjętych założeń „Program zintegrowanego rozwoju transportu kolejowego województwa podlaskiego do 2005 roku, z perspektywą do 2015 roku” przedstawia ogólne tendencje rozwoju społeczno-ekonomicznego, określa organizacyjno-prawne zasady funkcjonowania transportu kolejowego w regionie, dokonuje oceny potrzeb przewozowych województwa oraz wyznacza regionalne priorytety rozwojowe transportu kolejowego i formułuje zadania niezbędne dla ich realizacji.

Celem programowania długookresowych zmian transportu kolejowego jest jego dostosowanie do zmieniających się warunków rozwoju gospodarczego regionu, dla zaspokojenia przyszłych potrzeb komunikacyjnych ludności i popytu na usługi przewozowe podmiotów gospodarczych. Zgodnie z zasadami zrównowalonego rozwoju utrzymanie znaczenia systemu transportu kolejowego, przyjaznego dla środowiska i społeczeństwa, w systemie transportowym województwa, stanowi ważny priorytet.

Zintegrowany system transportowy dla województwa podlaskiego oznacza sprawna komunikacja, możliwie szybkie przemieszczanie ludzi i towarów, w czasie i przestrzeni, różnymi środkami transportu. Szczególnie ważny jest rozwój powiązań regionu z głównymi międzynarodowymi i krajowymi szlakami komunikacyjnymi, powiązanie transportowe z siecią europejskich korytarzy, a także zintegrowanie rozwoju na terenie województwa transportu kolejowego i samochodowego w układzie międzynarodowym i krajowym oraz regionalnym i lokalnym.

Reforma samorządowa kraju, potrzeby społeczno-gospodarcze województwa, plany wstąpienia Polski do Unii Europejskiej, sytuacja ekonomiczna Państwa i regionu wyznaczają możliwości realizacji określonych celów. Rozwój kolei zależy od rozwiązań przyjętych w skali kraju oraz zamierzeń regionalnych wspierających priorytetowe przedsięwzięcia w realizacji, których zainteresowane może być państwo, PKP S.A., samorząd województwa, powiatu lub gminy.

W przedstawionym opracowaniu zostały sformułowane priorytetowe zadania konieczne dla sanacji transportu kolejowego na terenie województwa podlaskiego, sprzyjające rozwojowi społeczno-gospodarczemu całego województwa.

Rozdział I

Rozwój transportu kolejowego, w świetle obowiązujących założeń polityki społeczno-gospodarczej Państwa i regionu

1. Cele rozwoju transportu kolejowego województwa wynikające ze Strategii rozwoju kraju

Ogólne kierunki wieloletniego rozwoju województwa podlaskiego na lata 2010-2020, wynikające ze strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Państwa, są zawarte w takich dokumentach jak: „Polska 2025 - Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju”, „Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2001-2006”, „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”, „Strategia finansów publicznych i rozwoju gospodarczego Polska 2000 – 2010”, „Wstępny Narodowy Plan Rozwoju”. Najważniejsze z nich w odniesieniu do transportu kolejowego można przedstawić następująco:

1. Utrzymanie suwerenności, integralności terytorialnej i bezpieczeństwa Państwa.
2. Tworzenie korzystnych warunków rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, otwartego na globalny i europejski system gospodarowania oraz kształtowanie odpowiednich warunków przestrzennych, przyspieszających rozwój zgodny z parametrami europejskimi.
3. Rozwój współpracy międzynarodowej i przygranicznej, wykorzystywanie szans rozwoju regionu i wzmocnianie jego konkurencyjności poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury.
4. Wspieranie rozwoju ośrodków produkcyjnych i usługowych o znaczeniu krajowym i regionalnym, wyrównujące istniejące dysproporcje; aktywizacja społeczności obszarów lokalnych oraz zapewnienie wszystkim mieszkańcom równych szans w dostępności komunikacyjnej.
5. Stymulowanie procesów rozwoju, aby w jak najmniejszym stopniu zagrażały one środowisku.

Krótką charakterystyką ogólnych założeń polityki państwa, w odniesieniu do systemu transportu kolejowego województwa, została zaprezentowana poniżej.

Ad 1. Utrzymanie suwerenności, integralności terytorialnej i bezpieczeństwa Państwa

System transportu kolejowego stanowi element infrastruktury służący integralności terytorialnej Państwa i obronności kraju. Problemy obronności, w odniesieniu do systemu transportu kolejowego są rozwiązywane na szczeblu państwowym. O rozwoju systemu transportowego w Polsce decyduje polityka rządu i działalność ustawodawcza sejmiku poprzez uchwalanie ustaw i budżetu. Realizację polityki obronnej Państwa w transporcie kolejowym wykonuje PKP S.A. w porozumieniu z ministerstwem infrastruktury i ministerstwem obrony narodowej.

W chwili obecnej nakłady przeznaczane przez Państwo na rozwój transportu kolejowego w niewielkim stopniu odpowiadają oczekiwaniom rozwojowym nowoczesnej infrastruktury transportu. W okresie minionej dekady lat 90-tych znaczenie systemu transportu kolejowego jako elementu infrastruktury obronnej kraju, nie znalazło potwierdzenia w budżecie państwa. Doktryna obronna RP powinna formułować cele i zadania dla systemu transportowego, w tym i transportu kolejowego regionu w perspektywie do 2020 roku.

Położenie przygraniczne województwa podlaskiego po wstąpieniu Polski do NATO podnosi znaczenie regionu w systemie obronnym kraju, zwłaszcza z uwagi na bliskie sąsiedztwo krajów nadbałtyckich, których wstąpienie do paktu NATO jest w fazie rozważań.

Z tego względu rozwój infrastruktury transportowej województwa ma znaczenie państwowe, o charakterze obronnym. W chwili obecnej linie państwowe stanowią ok. 65% sieci kolejowej województwa podlaskiego. Z punktu widzenia potrzeb województwa istotne jest aby podmioty odpowiedzialne za stan infrastruktury transportowej o znaczeniu państwowym, ponosiły rzeczywiste koszty utrzymania, gwarantujące prowadzenie ruchu pociągów, na poziomie zgodnym z ustalonymi parametrami technicznymi. W tym celu potrzebne są rozwiązania ustawowe o obowiązkach właściciela infrastruktury w zakresie standardów utrzymania sieci kolejowej.

Ad 2. Tworzenie korzystnych warunków rozwoju społeczno-gospodarczego otwartego na globalny i europejski system gospodarowania oraz kształtowanie odpowiednich warunków przestrzennych, przyspieszających rozwój regionu zgodny z parametrami europejskimi

Zakładane wstąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku oznacza między innymi dostęp do rynku przewozowego przewoźników z krajów UE do polskiej sieci kolejowej w poszczególnych rodzajach przewozów, np. w przewozach międzynarodowych, a nawet regionalnych. Istniejące obecnie spółki kolejowe pasażerskie i towarowe stana wobec nowej sytuacji, która będzie wymagała od nich dostosowania się do konkurencji na wewnętrznym rynku przewozowym. Stworzy to szanse polepszenia obsługi przewozowej na wybranych liniach. Otwieranie rynku przewozowego umożliwi dopływ nowoczesnych technologii przewozu. W celu zrównowazenia wzrostu przewozów transportu drogowego, w kolejowym ruchu towarowym planowany¹ jest rozwój przewozów kombinowanych.

Ponadto konsekwencją wejścia do UE jest obowiązek zastosowania norm i przepisów unijnych w transporcie kolejowym. Dla systemu transportu kolejowego wejście do Unii oznacza konieczność prowadzenia działalności w europejskim wymiarze pod względem wymogów technicznych. Dążenie do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego z Unią Europejską i osiągnięcia wysokiego stopnia harmonizacji i standaryzacji, umożliwiającego sprawne powiązanie regionów Polski z regionami Unii Europejskiej, wymaga dostosowania parametrów ruchu na sieci kolejowej². W przypadku przewozów pasażerskich konieczne jest dostosowanie prędkości ruchu do 160 km/h, a w przypadku przewozów ładunków do 120 km/h.

Ad 3. Rozwój współpracy międzynarodowej i przygranicznej. Wykorzystywanie szans rozwoju regionu i wzmacnianie jego konkurencyjności poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury

Dla rozwoju województwa podlaskiego ważne znaczenie ma współpraca międzynarodowa i wymiana handlowa ze wszystkimi partnerami UE, Litwa, Białoruś, a w szczególności z Rosją, która stanowi ogromny rynek zbytu. Powiązania komunikacyjne powinny dotyczyć największych metropolii i stolic krajów europejskich takich jak Bruksela, Berlin, Helsinki, Ryga, Tallin. Do priorytetowych relacji należą takie miasta jak: Moskwa, Minsk, Brześć, Kijów, St. Petersburg, Wilno, Grodno, Kaliningrad. W tych relacjach bezpośrednich lub pośrednich należałoby rozwijać połączenia kolejowe z Białegostokiem. Rozwój komunikacji stalej może wspomóc rozwój gospodarczy regionu. Poza Polską o wstąpienie do UE ubiega się 10 innych krajów, spośród których kraje nadbałtyckie tworzą bliskie sąsiedztwo województwa podlaskiego. W przyszłości możliwy jest rozwój powiązań komunikacyjnych i ekonomicznych województwa z tymi krajami.

¹ Program Rządu „Przedsiębiorczość rozwój - praca”, załącznik nr 3 „Infrastruktura klucz do rozwoju” – luty 2002.

² *White Paper. European Transport Policy for 2010: time to decide.* Commission of the European Communities. COM(2001)370, Brussels, 12.09.2001.

Podstawowy kierunek rozwoju dla województwa podlaskiego stanowi wzrost konkurencyjności regionu. Wszystkie kraje o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego osiągają korzyści z zewnętrznej wymiany handlowej. Dodatni bilans handlowy stymuluje rozwój w innych dziedzinach. Dla województwa podlaskiego wymiana zewnętrzna dotyczy zarówno bliskich sąsiadów innych województw, państw przygranicznych oraz wszystkich tych regionów, które mogą stanowić potencjalny rynek zbytu. Powiązania komunikacyjne stanowiącym stymulatorem rozwoju dla szeroko pojętej współpracy międzynarodowej. Szczególnie ważny jest rozwój infrastruktury transportowej województwa aby wpisać się do projektowanych tendencji rozwojowych w obszarze tworzenia połączeń transeuropejskich północ-południe i relacji wschód-zachód. Na mapach 1 i 2 pokazano europejską sieć kolejową (TEN-Tr) i planowany polski układ linii.

Najważniejszym priorytetem jest budowa odcinka I Korytarza transportowego³. Planowany jest kolejowy Korytarz I: Helsinki - Tallin - Ryga – Kowno, a na terenie Polski od stacji granicznej Trakiszki poprzez Suwałki - Sokółka - Białystok w kierunku do Warszawy, z odgałęzieniem: Ryga- Kaliningrad- Gdansk.

Ad 4. Wspieranie rozwoju ośrodków o znaczeniu krajowym i regionalnym, wyrównywanie dysproporcji w poziomie rozwoju, aktywizacja społeczności obszarów lokalnych oraz zapewnienie wszystkim mieszkańcom równych szans w dostępności komunikacyjnej

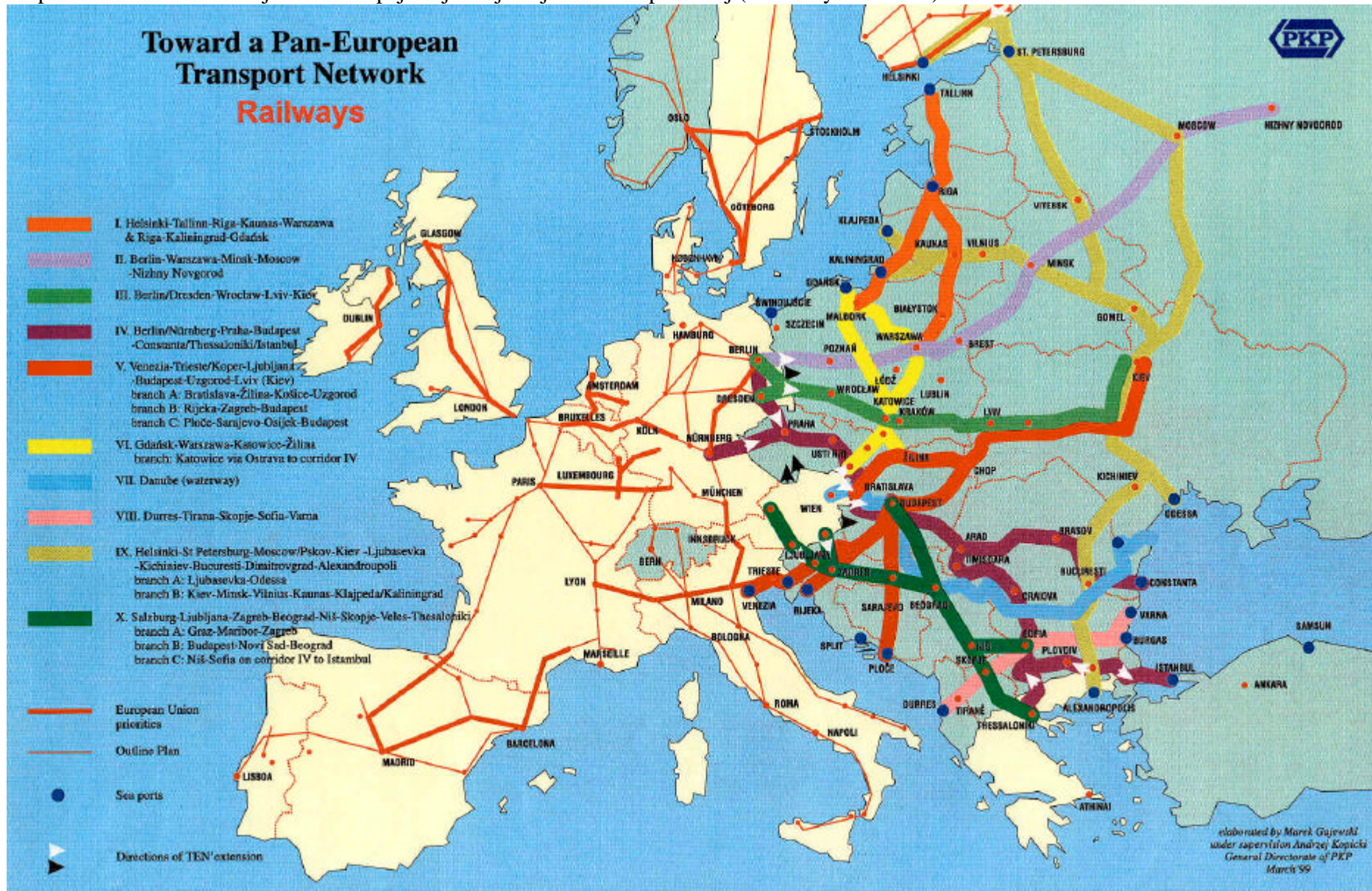
Założenia polityki regionalnej traktują rozwój ośrodków metropolitalnych jako jeden z głównych priorytetów. Miasta stanowią centrum rozwoju przedsiębiorczości, wzrostu zatrudnienia i osadnictwa. Podniesienie poziomu infrastruktury transportu kolejowego w zakresie najważniejszych stacji kolejowych stanowi czynnik, który ma wpływ na rozwój ośrodków miejskich. Dotyczy to i innych obiektów znajdujących się w jej obszarze, których stan jest również przedmiotem zainteresowania władz lokalnych.

Tendencja wzrostu ruchu pojazdów samochodowych powoduje stale pogarszanie stanu dróg. Brak jest środków na ich naprawę i modernizację. Powstają negatywne skutki społeczne i środowiskowe, których eliminacja jest możliwa przez zrównowazenie ruchu transportu kolejowego i samochodowego.

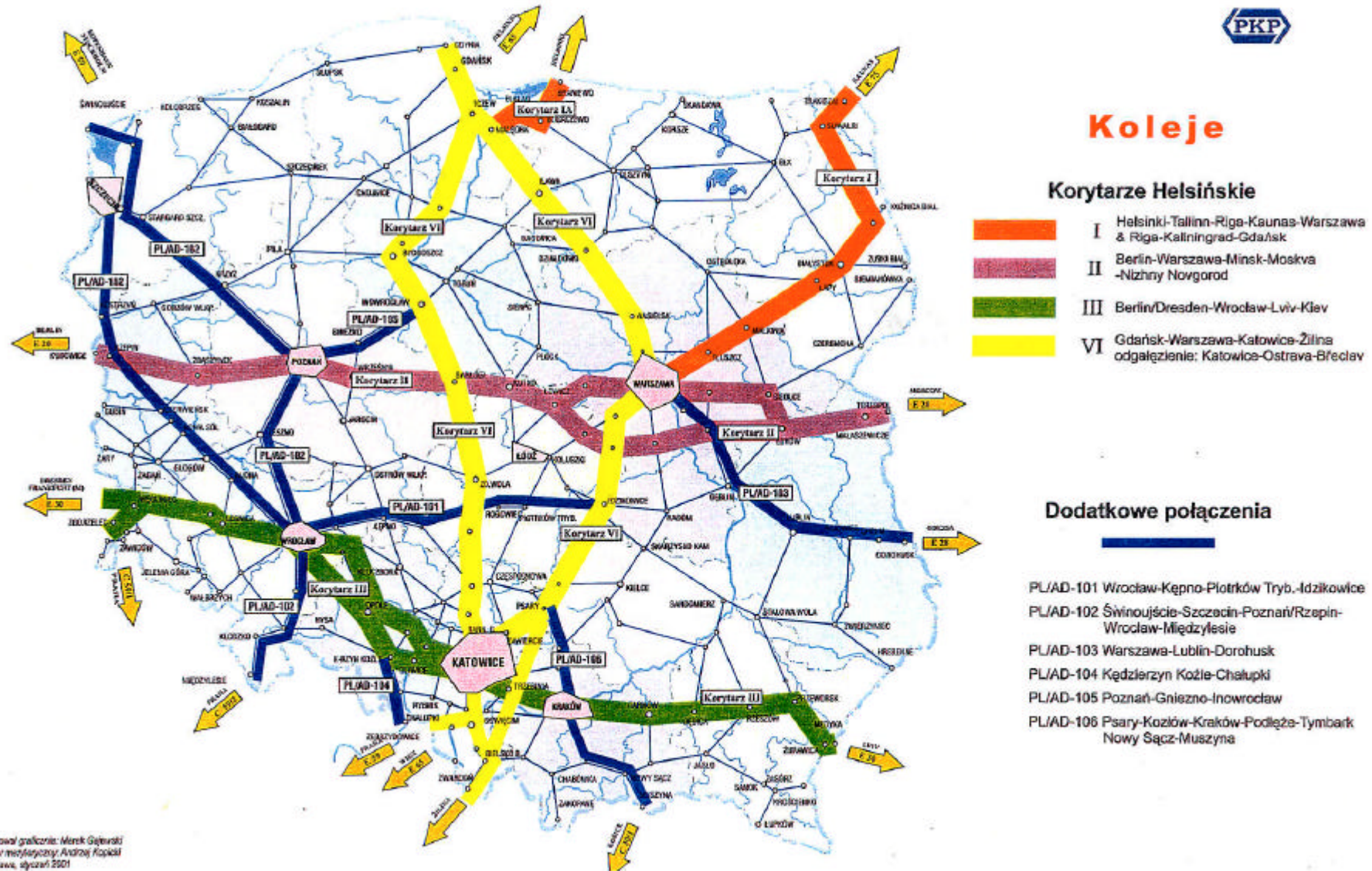
Ważnym priorytetem polityki społeczno-gospodarczej regionu jest zapewnienie równych szans rozwoju wszystkim mieszkańcom mieszkającym na jego obrzeżach. Dla systemu transportu regionalnego oznacza to konieczność wykonywania usług, które kształtują się poniżej progu rentowności lecz gwarantują nawet najbardziej odległym jednostkom osadniczym połączenia komunikacyjne. Działalność transportu kolejowego na liniach lokalnych ma ważne znaczenie dla mieszkańców zamieszkujących w pobliżu linii i tych, którzy są w zasięgu dojazdu do stacji. Należy zatem stworzyć ekonomiczne warunki realizacji przewozów kolejowych na liniach lokalnych województwa podlaskiego.

³ Polityka Transportowa Państwa do 2015 roku.MTGIM1999

Mapa nr 1. Kierunki rozwoju Pan-Europejskiej kolejowej sieci transportowej (materiały PKP S.A.).



Mapa nr 2. Polska czesc sieci ogólnoeuropejskiej TEN-Tr (materiały PKP S.A.)



Ad 5. Stymulowanie procesów rozwoju aby w jak najmniejszym stopniu zagrażały one środowisku

Negatywne skutki transportu dla społeczeństwa i środowiska naturalnego przejawiają się w postaci dużej liczby zabitych i rannych, zanieczyszczeniem środowiska, emisją trujących substancji, zajęciem terenów i zmiana stosunków wodnych i środowiskowych, hałasem uciążliwym dla mieszkańców w pobliżu sieci transportowych. Zmniejszenie kosztów społecznych ponoszonych z tego tytułu jest możliwe poprzez prowadzenie polityki gospodarczej i rozwojowej preferującej galezie transportu bardziej bezpieczne i mniej szkodliwe. Wzrost motoryzacji indywidualnej ostatniej dekady jest stałą tendencją, w związku z tym degradacja środowiska będzie następować i wzrosnie liczba wypadków. Stąd istnieje potrzeba zastosowania środków zaradczych poprzez zastosowanie systemu opłat za skażenie środowiska przez pojazdy transportowe, stymulowanie rozwoju galezi przyjaznych środowisku, tj. transportu kolejowego, publicznego i transportu kombinowanego.

W przewozach pasażerskich ważnym elementem jest standard podróży. Na terenie województwa podlaskiego należy zmodernizować środki transportu i obiekty stałe takie jak: perony, drogi i przejścia, budynki oraz zagospodarować otoczenie stacji kolejowej aby uczynić je bardziej przyjazne dla ludzi. Konieczna jest poprawa warunków bezpieczeństwa osobistego, ochrona ludzi i obiektów, poprawa czystości i standardu urządzeń, dostosowanie ich do ruchu osób niepełnosprawnych, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Modalność w przewozach pasażerskich wyraża się w powiązaniach komunikacyjnych na stacjach kolejowych zarówno z komunikacją autobusową jak i motoryzacja indywidualna w postaci bliskiej lokalizacji przystanków autobusów przy stacji kolejowej, parkingów dla samochodów, postojów taxi i stanowisk dla rowerów. Nie bez znaczenia jest zharmonizowanie rozkładów jazdy kolejowych i autobusowych. Poprawa obsługi pasażerskiej stanowi ważny element rozwoju przewozów kolejowych zarówno w ruchu międzynarodowym jak i krajowym. W planie przestrzennego zagospodarowania województwa podkreśla się⁴, że dworce kolejowe i przystanki, których w województwie jest ogółem 111 są w stanie nie zadowalającym. Wiele przystanków zostało zniszczonych, a szereg z nich nie odpowiada poziomem obsługi.

W ruchu towarowym na terenie województwa podlaskiego, ważny problem stanowi⁵ transport ładunków niebezpiecznych, który może stwarzać nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska zwłaszcza na odcinkach miejskich i przebiegających przez cieki i zbiorniki wodne. Dotyczy to w szczególności Białegostoku, Sokółki i Czarnej Białostockiej oraz zbiornika wodnego Siemianówka. Zapobieganie i eliminacja potencjalnych kolizji może być dokonana poprzez wykonywanie obwodnic sieci, zmian odcinkowych tras i stosowanie zabezpieczeń technicznych. **Linie kolejowe, na których odbywają się przewozy ładunków niebezpiecznych, powinny być zaliczone do linii znaczenia państwowego, aby zapewnić nakłady inwestycyjne dla zagwarantowania bezpieczeństwa ruchu.**

2. Kierunki rozwoju transportu kolejowego wynikające ze strategii rozwoju województwa

Założenia rozwoju województwa są zawarte w takich dokumentach jak: „Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2010”, „Program wojewódzki na lata 2001 – 2002”, „Kontrakt Wojewódzki na lata 2001-2003”, „Plan zagospodarowania przestrzennego

⁴ Plan Przestrzennego Zagospodarowania Województwa Podlaskiego – Diagnoza. Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego – grudzień 2001.

⁵ Tamże

województwa podlaskiego – uwarunkowania”, „Kontrakt dla sciany wschodniej”, „Program rozwoju turystyki i zagospodarowania turystycznego województwa podlaskiego do 2010 roku”.

W swietle wymienionych dokumentów rozwój systemu transportu kolejowego na obszarze województwa podlaskiego powinien byc dostosowany do charakterystyki regionu pod wzgledem demograficznym, geograficznym, geopolitycznym i społeczno-gospodarczym. Polozenie przygraniczne regionu, polityka integracji europejskiej wyznaczaja tendencje rozwoju polaczen miedzynarodowych, a uwarunkowania społeczno-gospodarcze regionu okreslaja potrzeby komunikacyjne i warunki ich zaspokozenia.

Podstawowe potrzeby komunikacyjne wynikaja z rozmieszczenia sieci osadniczej województwa i koncentracji w nich podmiotów gospodarczych, obiektów uzytecznosci publicznej, różnych obiektów i instytucji. W roku 2000 na terenie województwa podlaskiego⁶ ogólna liczba ludnosci wynosila 1 mln 222 tys. osób. Okolo 58% mieszkanców zamieszkiwalo w 36 miastach, z których największym jest Bialystok liczacy ok. 285,5 tys. osób, Suwalki liczace ok. 69 tys. osób i Lomza liczaca ok. 65 tys. osób. Polozenie miast województwa podlaskiego przedstawia rysunek nr 1. Zaludnienie calego regionu zostalo zilustrowane na mapie 3. W największych skupiskach ludzkich koncentruja sie potrzeby na kolejowe uslugi przewozowe.

Miasta sa obszarem tworzenia nowych miejsc pracy, inicjowania przedsiebiorczosci gospodarczej z aktywnym wykorzystaniem polozenia przygranicznego, rozwoju sieci uslug zwlaszcza turystycznych, rekreacji, wypoczynku, lokalizacji licznych osrodków kultury i innych obiektów infrastruktury społecznej.

W osrodkach miejskich lub w ich bezposrednim sasiedztwie skupiony jest potencjal społeczny i przemyslowy województwa, placówki oswiatowe, szkoły srednie (licea ogólnokształcace, szkoły zawodowe: rolnicze, lesno-drzewne, mechaniczne, ekonomiczne). Województwo podlaskie posiada relatywnie duza liczbe wyzszych uczelni o wszechstronnym profilu ksztalcenia. Odpowiednio jest rozwinieta baza szkolnictwa rolniczego. Wyzsze uczelnie i placówki naukowe funkcjonuja nie tylko w Białymstoku, który jest najwazniejszym centrum naukowym, ale również w Suwałkach i Lomży. Rozwinieta jest siec placówek lecznictwa otwartego i szpitali. Rozmieszczenie najwazniejszych osrodków rozwoju społeczno-gospodarczego województwa podlaskiego zostalo przedstawione w rozdziale IV.

Najwazniejsza dziedzina gospodarcza dla regionu⁷ jest rozwój przemyslu rolno-spozywczego, a w szczególności wysoko specjalistycznej produkcji mleczarskiej i lokalnego przetwórstwa zywnosci, którego zapleczem jest rolnictwo. Koncentracja wysoko towarowej produkcji rolnej obejmuje srodkowo-wschodnie i poludniowe obszary województwa podlaskiego.

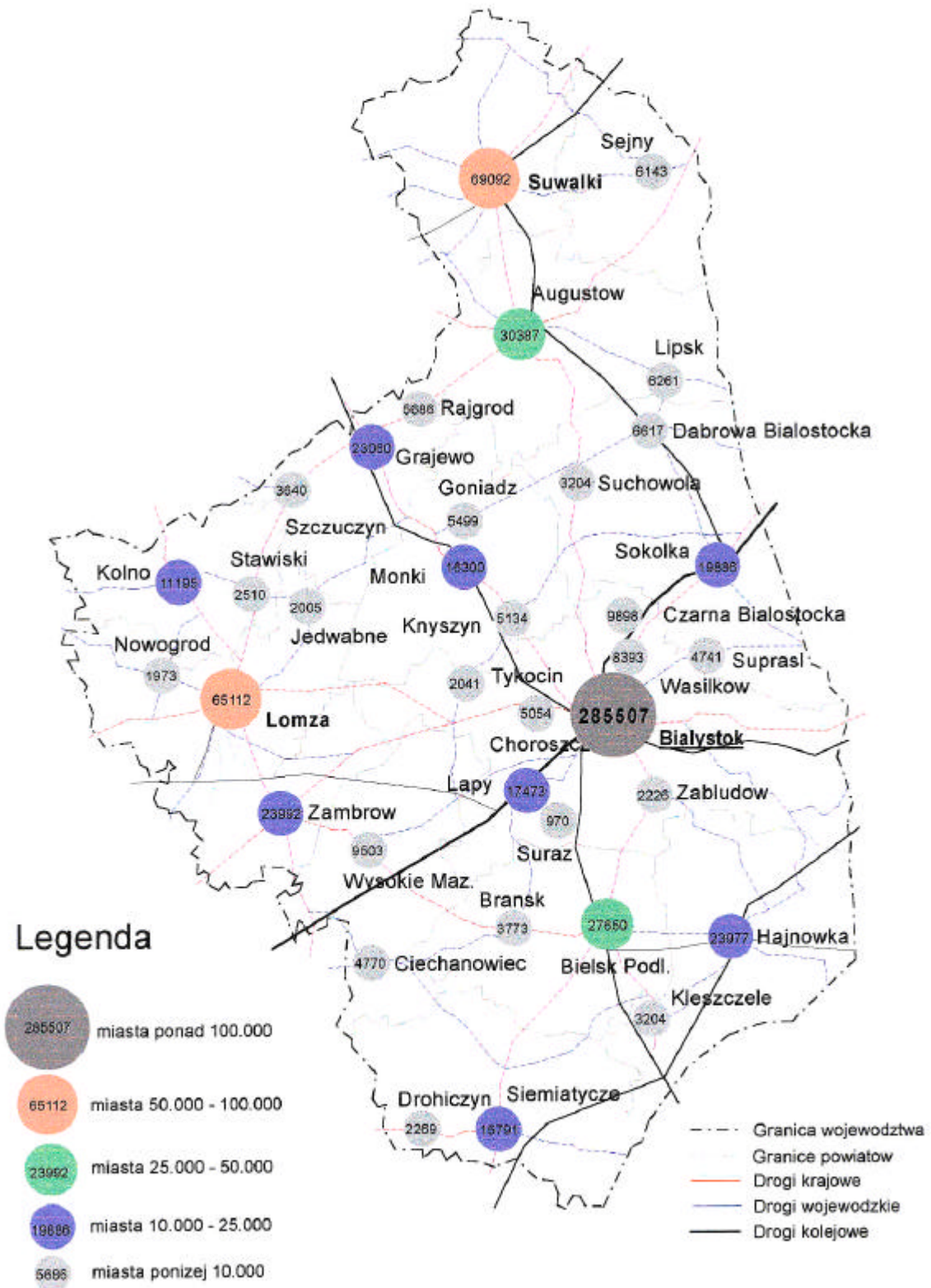
Województwo podlaskie posiada szczególnie dobre warunki do upraw, wynikajace z czystosci gleb. Wysoko oceniana jest jakosc produktów rolnictwa, a uzytki zielone sa szansa rozwoju hodowli bydla. Istotne znaczenie posiadaja powiazania producentów z rynkami hurtowymi i giełdami oraz samoorganizowanie sie rolników w grupy producentów rolnych i ich związki. Rozwój rolnictwa intensywnego obejmuje obszary o najwyższej jakosci rolniczej i przestrzeni produkcyjnej (powiaty: wysokomazowiecki, zambrowski, bielski, czesc powiatu bialostockiego, czesc powiatu siemiatyckiego i hajnowskiego). Dla unowoczesniania rolnictwa oraz rozwoju agroturystyki nalezy wykorzystac przyszle programy pomocowe UE. Program SAPARD stanowic powinien podstawe rozwoju infrastruktury transportowej obsza-

⁶ Rocznik statystyczny województwa podlaskiego, WUS-2001

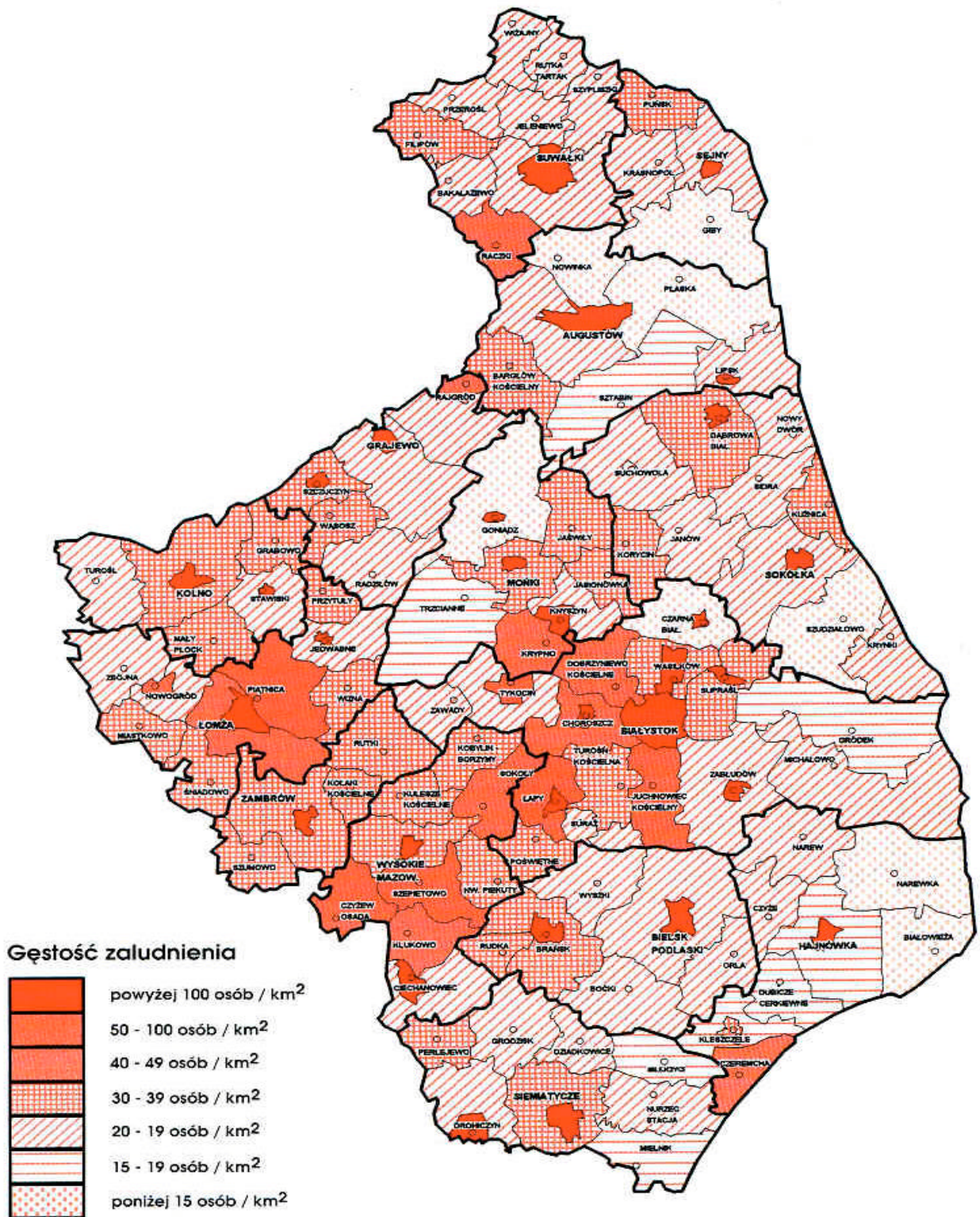
⁷ Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do 2010 r.

rów wiejskich. Eksport produktów przemysłu rolno-spożywczego stanowi pierwszoplanowy priorytet gospodarczy regionu albowiem popyt wewnętrzny nie jest w stanie wchłonąć podaży.

Rysunek nr 1. Osrodki miejskie na terenie województwa podlaskiego.



Mapa nr 3. Gęstość zaludnienia w województwie podlaskim (wykonano w Podlaskim Biurze Planowania Przestrzennego).



Znacząca baza ekonomiczna województwa stanowi również lesnictwo i bogate zasoby kruszyw mineralnych, będące podstawą produkcji przemysłu drzewnego i materiałów budowlanych. Przemysł drzewny zlokalizowany jest w pobliżu dużych zespołów leśnych na wschodzie województwa. Przemysł surowców mineralnych zlokalizowany jest na północy w okolicy Suwałk i Kolna.

Ważną dziedziną dla aktywizacji społecznej i gospodarczej stanowi ponadto rozwój turystyki i wypoczynku, (turystyki wiejskiej, aktywnej, miejskiej i biznesowej, kulturowej, tranzytowej i przygranicznej). Województwo podlaskie zachowało czyste środowisko i unikatowe w skali europejskiej parki narodowe i krajobrazowe, jak też znaczna liczba obszarów chronionych. Istnieje szansa wykorzystania nieczynnych torowisk PKP i kolejek leśnych w celach turystycznych w Puszczy Augustowskiej, Knyszynskiej i Białowieskiej. Rozmieszczenie rejonów turystycznych pokazuje mapa 4.

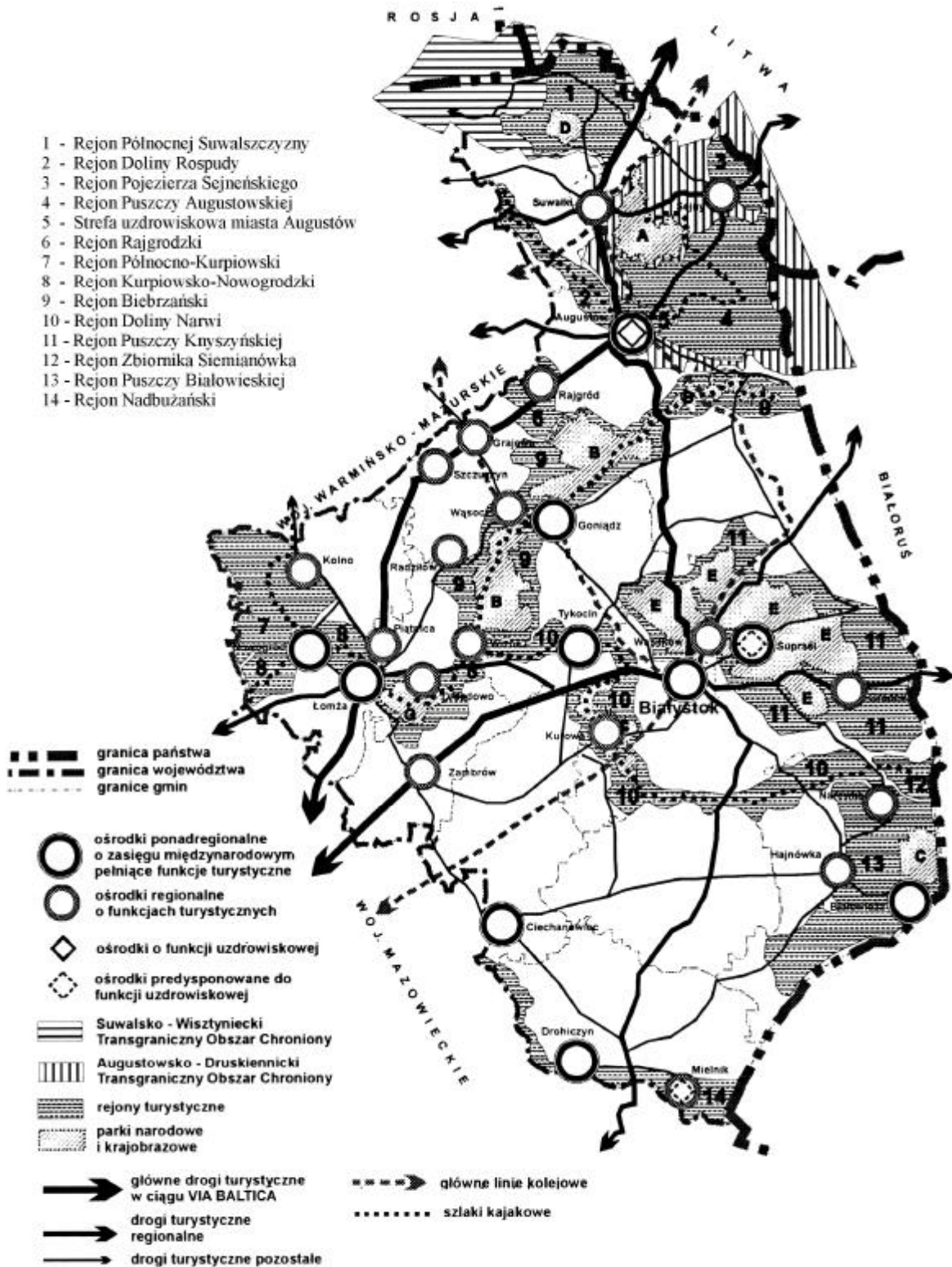
Na atrakcyjność turystyczną regionu wpływa ponadto lokalizacja obiektów kultury. Na terenie województwa podlaskiego kultywowana jest kultura ludowa w postaci rekielca i rzemiosła artystycznego, są liczne zabytki i muzea z tej dziedziny. Występują tu tereny z dużą liczbą obiektów etnograficznych związanych z kulturą Kurpiów i Podlasia, istnieją sanktuaria, obiekty kultu religijnego i kulturalnego o zasięgu ponadregionalnym.

Ważne znaczenie pod względem współpracy zagranicznej i międzyregionalnej ma funkcjonowanie „Euroregionu Niemen” z siedzibą w Suwałkach.

W świetle przedstawionych priorytetów rozwojowych województwa rola systemu transportu w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu, w tym i transportu kolejowego, jest zapewnienie odpowiedniej sieci połączeń. Sieć kolejowa powinna łączyć najważniejsze miasta województwa z innymi ośrodkami krajowymi i zagranicznymi oraz gwarantować sprawne funkcjonowanie systemu transportu kolejowego regionalnego w obsłudze komunikacyjnej lokalnych zespołów miejskich. W chwili obecnej sieć kolejowa łączy ważniejsze miasta i miejscowości, lecz powiązania komunikacyjne na kolei odbiegają od współczesnych standardów, a na niektórych relacjach ruch pociągów został zawieszony z przyczyn społeczno-ekonomicznych, oraz złego stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Obecnie społecznym problemem stanowi zapewnienie dostępu do komunikacji osobom o niskich dochodach oraz bezrobotnym. Rozwiązania ustawowe nie zapewniają w dostateczny sposób realizacji usług kolejowych o charakterze społeczno-ekonomicznym. Państwo ogranicza zakres świadczeń przejazdów ulgowych i dofinansowanie do publicznego transportu kolejowego. Brak jest systemowych rozwiązań w zakresie dochodów samorządów i określenia ich udziału w podatku VAT i akcyzie na paliwo. W związku z powyższym istnieje potrzeba określenia koncepcji realizacji przewozów pasażerskich dla poszczególnych linii kolejowych województwa podlaskiego.

Mapa nr 4. Mapa rejonów turystycznych.

MAPA REJONÓW TURYSTYCZNYCH



Źródło: Strategia rozwoju województwa podlaskiego do roku 2010. Białystok 2000.

Kierunki rozwoju transportu kolejowego do 2010 roku przedstawione w Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego w układzie strefowym obejmują następujące priorytety:

Białostocki obszar rozwoju:

- tworzenie warunków do wykorzystania produkcyjno-usługowego terenów, posiadających obsługę bocznymi kolejowymi PKP – przez zakłady wymagające transportu kolejowego,
- modernizacja linii Białystok - Bielsk Podlaski - Czeremcha - granica państwa,
- racjonalne wykorzystanie systemu kolejowego do potrzeb przewozowych międzynarodowego transportu na linii Białystok - Zubki Białostockie - granica państwa,
- wykorzystanie w większym stopniu kolei do transportu osobowego w aglomeracji białostockiej,
- modernizacja linii kolejowych: Warszawa - Białystok Sokółka - Augustów - Suwałki-Trakiszki- granica państwa, z budowa drugiego toru i elektryfikacja oraz z dostosowaniem do kursowania pociągów z predkoscia 160 km/h,
- zwiększenie zabezpieczeń przed awariami transportów z ładunkami niebezpiecznymi, rygorystyczne przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa przy transporcie ładunków niebezpiecznych,
- rozbudowa systemu parkingowego w miastach i osiedlach.

Suwalski obszar rozwoju

- modernizacja linii kolejowej Trakiszki – Suwałki - Augustów - Sokółka-Białystok poprzez jej elektryfikację i budowę drugiego toru,
- zwiększenie bezpieczeństwa przy transporcie ładunków niebezpiecznych poprzez utrzymanie na odpowiednim poziomie stanu torowisk, dróg i środków transportu.

Lomżyński obszar rozwoju

- podniesienie parametrów linii kolejowej Warszawa-Białystok do funkcji magistrali o znaczeniu międzynarodowym,
- adaptacja i sukcesywna modernizacja linii kolejowej Białystok – Grajewo - Elk, docelowo dwutorowej,
- podjęcie działań w celu utrzymania funkcji pozostałych odcinków kolejowych linii znaczenia lokalnego o ważnym, uzupełniającym znaczeniu systemowym poprzez preferowanie lokalnego odbioru towarów masowych ze stacji kolejowych i modernizację terenów stacyjnych PKP,
- zapewnienie bezpieczeństwa transportu ładunków niebezpiecznych zwłaszcza w obszarach osadniczych i chronionego środowiska przyrodniczego, w tym: przestrzeganie procedur, zasad i sposobów transportu ładunków niebezpiecznych, utrzymanie w odpowiednim stanie technicznym dróg i środków transportu ładunków niebezpiecznych oraz wyposażenie jednostek ratowniczych.

Bielski obszar rozwoju

- zapewnienie i usprawnienie powiązań komunikacyjnych pomiędzy elementami struktury przestrzennej miast Bielska Podlaskiego, Siemiatycz i Hajnówki, między ponadlokalnymi i lokalnymi ośrodkami obsługi oraz pozostałymi jednostkami osadniczymi poprzez:

- wykonanie tras usprawniających ruch tranzytowy,
- zapewnienie bezkolizyjnego przejazdu przez tory w Bielsku Podlaskim,
- wykorzystanie w większym stopniu do międzynarodowego transportu linii kolejowych Białystok - Bielsk Podlaski - Czeremcha - granica państwa i linii Siedlce - Czeremcha - Hajnówka - Siemianówka - granica państwa,
- zwiększenie bezpieczeństwa przy transporcie ładunków niebezpiecznych, a w szczególności przez zbiornik wodny Siemianówka,
- utrzymanie na odpowiednim poziomie technicznym stanu torowisk, taboru kolejowego oraz dróg i środków transportu.

Przedstawiony powyżej zakres działań określa potrzeby regionu w stosunku do systemu transportu kolejowego.

3. Możliwości realizacji zadań inwestycyjnych w sferze transportu kolejowego w „Kontrakcie wojewódzkim”

Polityka rozwoju regionalnego Państwa jest realizowana przez udzielanie wsparcia finansowego zadań przedstawianych w programach wojewódzkich. Realizacja priorytetów polityki regionalnej w konkretnym województwie zależy od wyniku negocjacji związanych z zawarciem kontraktu wojewódzkiego z odpowiednimi przedstawicielami organów Państwa i Samorządów wojewódzkich. Zgodnie z zapisami Ustawy o samorządzie wojewódzkim⁸ oraz Ustawy o zasadach wspierania rozwoju regionalnego⁹, samorząd województwa, a w jego imieniu zarząd województwa, odpowiada za inicjowanie, formułowanie i realizację polityki rozwoju województwa, a więc za programowanie i realizację celów na poziomie regionalnym oraz za monitorowanie i nadzór nad całością działań podejmowanych w województwie na rzecz rozwoju. W gestii zarządu województwa skupiają się działania związane z wdrażaniem wojewódzkiego programu operacyjnego. Sejmik województwa określa główne kierunki polityki rozwoju na poziomie wojewódzkim poprzez uchwalenie strategii rozwoju regionalnego oraz programów wojewódzkich. Wojewoda z upoważnienia ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, obok innych podmiotów, uczestniczy w rokowaniach nad zawarciem kontraktu wojewódzkiego ze strony samorządowa.

Kryteria popierania przez Ministerstwo Infrastruktury projektów transportowych, które mogą być realizowane ze środków budżetu Państwa, są następujące:

- projekty, które są wnioskowane przez władze regionalne, wynikać powinny ze strategii rozwoju województwa i w takim przypadku będą włączone do kontraktów wojewódzkich,
- posiadac powinny ogólnokrajowe znaczenie (ponadregionalne lub międzyregionalne), dotyczące działań związanych z rozbudową sieci infrastruktury transportu o znaczeniu międzynarodowym i krajowym,
- powinny zawierać wysoki udział środków finansowych pochodzących ze źródeł regionalnych, w tym samorządów wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

W chwili obecnej programowaniem rozwoju transportu kolejowego zajmuje się PKP S.A. jako monopolista w odniesieniu do infrastruktury kolejowej i wykonywania przewozów. Organizacja regionalnych przewozów kolejowych umożliwia, zgodnie z założeniami polityki rozwoju regionalnego, występowanie przez samorząd województwa do Ministerstwa Infrastruktury o środki finansowe na modernizację linii kolejowych, które nie są państwowego znaczenia, a mają znaczenie krajowe lub międzynarodowe, w przypadku, gdy władze samo-

⁸ Dz. U. Nr 91 z 1998 r., poz. 576.

⁹ Dz. U. Nr 48 z 2001 r., poz. 550.

rzadowe gotowe sa do ich współfinansowania. Dotyczyloby to w szczególności linii w rejonach przygranicznych Kuznicy Białostockiej i Siemianówki oraz obiektów infrastruktury znajdujących się w ich obrebie np. terminale przeladunkowe, lub linii przejętych od PKP S.A. przez samorzady.

4. Założenia zrównowozonego rozwoju systemu transportu kolejowego województwa

Celem nadrzednym polityki Panstwa jest osiagniecie zrównowozonego systemu transportowego pod wzgledem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i srodowiskowym¹⁰.

Czynnik techniczny rozwoju zrównowozonego systemu transportowego kolejowego to dobrane parametrów przepustowosci oraz standardów jakosci i bezpieczenstwa do potrzeb ruchu, odnowienie taboru.

Czynnik przestrzenny oznacza warunki lokalizowania obiektów transportowych w zgodzie z potrzebami zagospodarowania terenu i uwarunkowaniami ladu przestrzennego, dobór funkcji oraz rozmieszczenia i intensywnosci zagospodarowania pod katem racjonalnego generowania ruchu i minimalizowania pracy przewozowej.

Czynnik gospodarczy polega na usuwaniu barier rozwojowych dla wzrostu gospodarczego i rozwoju transportu jako dzialu gospodarki, ochrona rynku i konkurencji.

Czynnik społeczny to dostepnosc komunikacyjna ludnoscii do poszczególnych miejsc oraz dazenie do minimalizacji uciążliwosci transportu dla mieszkanców, zmniejszenie zagrozenia spoleczenstwa wypadkami drogowymi, aktywizacja zawodowa mieszkanców poprzez tworzenie warunków do ich mobilnoscii oraz tworzenie miejsc pracy dla kadry technicznej w zakresie transportu kolejowego.

Czynnik ekologiczny to szeroko rozumiany kierunek zrównowozonego rozwoju, którego istota jest dazenie do zachowania zasobów przyrody i rozwój technologii przyjaznych dla srodowiska naturalnego.

Założenia polityki transportowej w latach 2002-2015¹¹ okreslaja role Panstwa w dzialaniach na rzecz transportu kolejowego w nastepujacych sferach:

- współtworzenie norm prawnych umozliwiajacych funkcjonowanie transportu kolejowego,
- kreowanie srodków finansowych wspierajacych funkcjonowanie i rozwój kolei,
- rozwój infrastruktury kolejowej,
- realizacja zadan sluzby publicznej w kolejowych przewozach pasazerskich,
- dofinansowanie zadan obronnych,
- nadzór techniczny i organizacyjny.

Programu modernizacji transportu kolejowego przyjmuje nastepujaca strategie:

- priorytety stanowią państwowe linie kolejowe w najwazniejszych korytarzach transportowych,
 - laczące główne osrodki gospodarcze i administracyjne kraju,
 - prowadzące do głównych przejsc granicznych,
 - modernizowane w ramach wczesniej rozpoczetych przedsiwziec.

¹⁰ Kierunki Polityki Transportowej Panstwa do 2015 roku, MTiGM, 2002 r.

¹¹ Op. cit.

- modernizowanie linii kolejowych, które umożliwi eliminowanie istniejących ograniczeń prędkości, przywracanie płynności i poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, podnoszenie prędkości handlowej, dostosować standardy i normy do wymogów UE dla zapewnienia interoperacyjności z europejskim systemem transportowym,
- systematyczne podnoszenie atrakcyjności oferty transportu kolejowego i jego konkurencyjności w stosunku do innych gałęzi transportu.

„Kierunki Polityki Transportowej Państwa” zakładają tworzenie w transporcie kolejowym rynku usług przewozowych dla różnych operatorów przewozów, przy ograniczonym wsparciu Państwa. Tworzenie podmiotów gospodarczych dla świadczenia usług kolejowych przewozów jest obecnie uwarunkowane uzyskaniem koncesji. Powstanie regionalnych kolei jest rozwiązaniem indywidualnym, zależnym od lokalnych potrzeb, które według założeń Państwo będzie popierał finansowo.

Kryteria oceny projektów programowych w zakresie rozwoju transportu kolejowego

Podstawowe cele, które zostały założone w polityce Państwa dotyczą m. innymi:

- zaspokojenia potrzeb transportowych gospodarki regionu i społeczeństwa,
- stymulowania wzrostu gospodarczego,
- zapewnienia warunków do integracji gospodarczej z Unią Europejską.

Jako cele szczegółowe wyznaczone zostały:

- poprawa przepustowości infrastruktury transportowej,
- stworzenie zintegrowanej sieci transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu,
- rozwój infrastruktury w sposób przyjazny dla środowiska przyrodniczego i człowieka,
- dostosowanie do standardów Unii Europejskiej.

Wymienione czynniki stanowią bezpośrednie wskaźniki oceny projektów dokonywanych przez ministerstwo infrastruktury. Dokonanie wyboru optymalnego kierunku rozwoju infrastruktury opiera się, na ekonomicznej ocenie efektywności inwestycji oraz makroekonomicznej ocenie skutków gospodarczych i społecznych w ujęciu. Analizy projektów inwestycyjnych należy uzupełnić o oceny wpływu projektowanych zamierzeń na procesy społeczno-ekonomiczne. Istnieją opracowane kryteria oceny zjawisk, które mają charakter wymierny jak i niewymierny, ułatwiające podejmowanie decyzji inwestycyjnych. Założenia analiz makroekonomicznych są opracowane przez Bank Światowy i obejmują kompleksową ocenę ekonomiczną, techniczną, instytucjonalną i finansową oraz proponowaną przez UNIDO (Organizacja Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju Przemysłu), ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu projektu na rozwój gospodarki z uwzględnieniem preferencji społecznych¹².

W „Planie rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do 2015 roku” kryteria oceny podzielono na jakościowe i ilościowe. Za ilościowe kryteria przyjmuje się ocenę ekonomiczną oraz oszczędność energii (poprawę płynności ruchu, eliminację wąskich gardeł). Ekonomiczne kryteria wyboru stanowią najczęściej zaktualizowana wartość netto NPV lub ekonomiczna stopa zwrotu ERR. Jako kryteria jakościowe występują:

- zobowiązania wynikające z umów i porozumień międzynarodowych,

¹² Behrens W., Hawranek P. M.: Poradnik przygotowania przemysłowych studiów wykonalności, UNIDO, Warszawa 1993 r.

- zobowiązania wynikające z ustaw,
- konieczność zakończenia rozpoczętych inwestycji,
- przedsięwzięcia związane z tworzeniem zintegrowanej międzynarodowej sieci transportowej,
- dostosowanie infrastruktury do obowiązujących standardów i norm,
- przedsięwzięcia zwiększające efekt sieci.

Kryteria ekonomiczne budowy lub modernizacji infrastruktury dotyczą oceny m in.:¹³

- kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i remontów infrastruktury liniowej i punktowej,
- kosztów zakupu i eksploatacji środków transportu,
- skrócenia czasu podróży,
- redukcji czasu przemieszczeń (czas spędzony w pojeździe, czas oczekiwania, czas zmiany środka przewozowego),
- wzrostu popytu na infrastrukturę galezi i zmiany popytu w innych galeziach,
- zmiany wartości nieruchomości,
- wzrostu aktywności ekonomicznej spowodowany realizacją przedsięwzięcia (obliczany według przyrostu wartości dodanej),
- zmniejszenia zużycia energii (oceniany wg procentowego wskaźnika zużycia),
- przychodów z opłat za korzystanie z infrastruktury.

Kryteria społeczno-ekonomiczne oceniane są poprzez:

- redystrybucje dochodu między regionami i grupami społecznymi,
- przyczynienie się do spadku bezrobocia (mierzona liczbą zatrudnionych bezpośrednio związanych z inwestycją i eksploatacją),
- wzrost dostępności (za pomocą oceny porównawczej dla różnych obszarów),
- wzrost akceptacji społecznej,

Kryteria ochrony środowiska i bezpieczeństwa określają:

- wpływ na poziom zanieczyszczenia powietrza, gleby i wody oraz na hałas (może być mierzony wskaźnikiem emisji lub hałasu),
- ocena bezpieczeństwa na drogach (mierzona liczbą wypadków, ofiar, wartością szkód materialnych),
- ocena jakościowa wpływu na zachowanie dziedzictwa kulturowego,
- wpływ na florę i faunę.

Makroekonomiczne analizy określają przyrost wartości dodanej wzrostu gospodarczego w zależności od stopnia realizacji wymienionych kryteriów. Wyniki oceny efektów opracowywanych projektów rozwojowych powinny przedstawiać korzyści wynikające ze spełnienia wybranych czynników lub efekty pośrednie uzyskiwane np. ze wzrostu liczby miejsc pracy, poprawy ochrony środowiska i zachowania dziedzictwa kulturowego oraz

¹³ Teresa Kaminska: *Makroekonomiczna ocena efektywności inwestycji infrastrukturalnych na przykładzie transportu*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999 r.

zwiększenia bezpieczeństwa. Wymienione czynniki powinny być wyceniane jako dobro społeczne wpływające na wynik¹⁴ makroekonomicznej oceny projektów programowych.

¹⁴ Tamże

Rozdział II

Analiza obowiązującego stanu prawnego w zakresie transportu kolejowego

1. Komerccjalizacja, restrukturyzacja i prywatyzacja PKP

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe¹⁵” spowodowała zasadnicze przeobrazenie prawno-organizacyjne polskich kolei. Jedyne do tej pory na obszarze kraju przedsiębiorstwo państwowe wykonujące działalność gospodarczą w sferze transportu kolejowego – Polskie Koleje Państwowe – przekształcone zostało w grupę spółek handlowych, połączona kapitałowo, z dominującą spółką Polskie Koleje Państwowe S.A. Powołane przez PKP S.A. spółki przewozowe do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych, a także jedna spółka akcyjna do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działająca pod nazwą „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna”, oraz inne spółki, stanowiące zwykle kontynuacje funkcjonalnych części dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP. Wśród spółek przewozowych powołana została spółka do dokonywania przewozów regionalnych - Przewozy Regionalne Spółka z o.o., w skład której wchodzi 16 regionalnych zakładów przewozów na terenie poszczególnych województw.

Ustawa zakłada, że prywatyzacja PKP SA polega na zbywaniu należących do Skarbu Państwa akcji tej spółki lub obejmowaniu akcji przez osoby trzecie w wyniku podwyższenia kapitału akcyjnego spółki. Prywatyzacji PKP SA dokonuje minister właściwy do spraw transportu. W tym zakresie zarysowuje się dopuszczalna prawem możliwość uczestniczenia lokalnych samorządów w procesie prywatyzacji przewoźników kolejowych, co sprzyjać może zaspokojeniu potrzeb lokalnych społeczności w zakresie przewozów kolejowych.

Natomiast akcje PLK SA będące własnością PKP SA i Skarbu Państwa nie mogą być zbywane, a w przypadku prywatyzacji lub likwidacji PKP SA, akcje PLK SA będące własnością PKP SA przejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu. Oznacza to, że w świetle obowiązującego prawa nie jest obecnie możliwe sprywatyzowanie państwowego zarządu kolei, czyli państwowego zarządcy infrastruktury.

Samorząd wojewódzki jako przedsiębiorca

W sferze użyteczności publicznej województwo może więc np. tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne, a także może przystępować do takich spółek. Stwarza to możliwość występowania samorządu wojewódzkiego w roli przedsiębiorcy i realizowania w ten sposób zadań z zakresu transportu kolejowego. Warunkiem prowadzenia działalności tego rodzaju przez samorząd lokalny powołujący „spółkę kolejową” jest uzyskanie statusu zarządu kolei lub przewoźnika kolejowego stosowanie do odpowiednich zapisów ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym¹⁶, co oznacza spełnienie surowych wymagań koncesyjnych, jak i odpowiednich warunków wyznaczonych ustawą w czasie prowadzenia działalności.

W przypadku przeznaczonych do likwidacji linii kolejowych organy samorządu terytorialnego (sejmik województwa i rady powiatów) stosownie do art. 6 ust. 1– 3 ustawy o transporcie kolejowym oraz stosownie do art. 18 ust. 6 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji mogą czynić starania nie tylko o zablokowanie likwidacji linii (ograniczona skuteczność takich działań wiąże się z zaledwie opiniotwórczym charakterem wysta-

¹⁵ Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.

¹⁶ Dz. U. Nr 96, poz. 591, z późn. zm.

pien w tej sprawie), lecz także o jej nieodpłatne przekazanie na swoją rzecz (za zgodą ministra infrastruktury oraz w trybie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw). W tym ostatnim przypadku samorząd lokalny może połączyć możliwość powołania nowego podmiotu kontynuującego zarządzanie linią przeznaczoną do likwidacji, a także prowadzącego przewozy kolejowe na tej linii (tych liniach), zarówno w formie działalności nie rozdzielonej funkcjonalnie (gdy spełnione są cytowane wyżej warunki ustawowe), jak i działalności odrębnych podmiotów o różnych funkcjach.

2. Organizowanie i finansowanie transportu kolejowego przez samorzady lokalne

Stosownie do rozwiązań przyjętych obecnie w prawie polskim (ustawa o transporcie kolejowym)¹⁷, inwestycje oraz utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu lokalnym mogą być finansowane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, a także z innych źródeł.

W zakresie organizowania i finansowania przewozów kolejowych przyjęto następujące rozwiązania:

- Organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich (to jest dokonywanych w granicach jednego województwa lub połączeń z sąsiednim województwem) należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa. Przewozy mogą być dofinansowywane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.
- Organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim, z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych, należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa, a rozwiązanie ma niejako tymczasowy charakter – stosowane będzie do czasu osiągnięcia rentowności tych przewozów.
- Zadania w zakresie organizowania i dotowania regionalnych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego lub ministrem właściwym do spraw transportu, a przewoźnikiem kolejowym.
- W przypadku wystąpienia oszczędności w dotacji przedmiotowej, upoważnia się ministra właściwego do spraw finansów publicznych do ich przeznaczenia na dotacje celowe na dofinansowanie zadań bieżących samorządów województw w zakresie organizowania i dotowania regionalnych przewozów pasażerskich.
- Podziału dotacji dla samorządów poszczególnych województw dokonuje minister właściwy do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP umożliwi dofinansowanie deficytowych regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych przez PKP S.A. w kwotach przez nią wyznaczonych na kolejne lata.

Można zauważyć, że powyższe rozwiązania mają charakter przejściowy i już obecnie prowadzone są prace¹⁸ mające na celu ich zmianę. Podstawowe tendencje w tym zakresie są m. in. następujące:

- wprowadzona zostaje w różnych konstrukcjach prawnych zasada ponoszenia ciężarów o charakterze publicznym przez podmioty, które mają w tym interes (np. w zakresie utrzy-

¹⁷ Dz. U. Nr 96 z 1997 r., poz. 591 z późn. zm.

¹⁸ Marzec 2002 r.

mania linii nierentownych przeznaczonych do likwidacji możliwe jest jej funkcjonowanie pod warunkiem, że zainteresowany podmiot – na przykład lokalny samorząd – zobowiąże się w drodze umowy zawartej z zarządem PKP S.A. do ponoszenia kosztów utrzymania linii); chodzi o takie sytuacje, w których na zasadach komercyjnych nie byłoby możliwe utrzymywanie działalności,

- następuje rezygnacja z udziału administracji rządowej (ministrów) z organizowania przewozów kolejowych,
- jednocześnie wzrasta rola organów administracji samorządowej w powyższym zakresie,
- rola państwa ulega ograniczeniu do dofinansowania **przewozów regionalnych**,
- główny ciężar w zakresie finansowania przewozów kolejowych przenosi się na lokalny samorząd, przy czym rozwiązanie to wymaga zwiększenia dochodów tego samorządu,
- stosunki samorządu lokalnego z podmiotami działającymi w zakresie transportu kolejowego regulowane są metodą cywilistyczną – w odpowiednim przedmiocie zawierana jest umowa, której treść w minimalnym zakresie jest określana rozporządzeniem.

3. Dostosowanie prawa transportowego do norm Unii Europejskiej

Polskie prawo dotyczące transportu kolejowego nie jest w pełni dostosowane do regulacji unijnych. Podstawowy akt prawny w zakresie transportu kolejowego – ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym dokonała wymaganych przez regulacje europejskie¹⁹ zmian w organizacji polskiego transportu kolejowego.

Unijna regulacja prawna – dyrektywa Rady z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei²⁰ zawiera, w zakresie regionalizacji, rozwiązanie – polegające na wyjątkowym potraktowaniu regionalnych i miejskich oraz podmiejskich (aglomeracyjnych) przewozów kolejowych.

W rozwiązaniach polskich – w ustawie o transporcie kolejowym przede wszystkim rozdzielono prowadzenie działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową od prowadzenia działalności w zakresie przewozów. W przypadku, gdy podmiot gospodarczy zarządza wyłącznie linią lub liniami kolejowymi o lokalnym znaczeniu albo wydzieloną linią kolejową o państwowym znaczeniu; minister właściwy do spraw transportu może zezwolic na wykonywanie przewozów kolejowych na tych liniach bez organizacyjnego wyodrębnienia takiej działalności.

Wyjątek ten w odniesieniu do organizowania przewozów regionalnych – takich zatem, jakie mogą zaspokoić część potrzeb przewozowych na obszarze województwa – może mieć zasadnicze znaczenie dla organizujących przewozy kolejowe samorządów lokalnych. Podobne znaczenie ma zdefiniowanie w ustawie regionalnych przewozów pasażerskich, przez które należy rozumieć kolejowe przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem, a także przewozów miejskich i podmiejskich, przez które należy rozumieć kolejowe przewozy pasażerskie wykonywane w ramach przewozów regionalnych, ograniczone do obszaru miasta i gmin z nim sąsiadujących lub kilku sąsiednich miast i sąsiadujących z nimi gmin²¹ (zastosowane rozwiązanie i terminologia odpowiada przyjętym w unijnej dyrektywie Rady z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei).

¹⁹ Dyrektywa Rady z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei unijnych ((JO L 237 z 24.8.1991, p. 25), z późn. zm.

²⁰ Dz. U. WE L 237 z 24 sierpnia 1991 r., s. 25.

²¹ Art. 4 pkt 11 i 12.

Ponadto ustawa wyróżniła dwa rodzaje linii kolejowych: linie kolejowe o znaczeniu państwowym i linie kolejowe o znaczeniu lokalnym²², a zakwalifikowanie do jednej z tych kategorii następuje w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.

Podmioty wykonujące działalność w zakresie transportu kolejowego mogą być obecnie bądź zarządcami kolei (koncesjonowanymi podmiotami gospodarczymi uprawnionymi do zarządzania liniami kolejowymi), bądź przewoźnikami kolejowymi (koncesjonowanymi podmiotami gospodarczymi uprawnionymi do wykonywania przewozów kolejowych)²³. Taka działalność gospodarcza wymaga koncesji, a podmioty gospodarcze (według obecnego nawięctwa – przedsiębiorcy) wykonujące ją spełnić muszą surowe wymagania określone w ustawie.

²² Art. 5 ust. 1 pkt 1 i 3 i ust. 2.

²³ Por. art. 4 pkt 1 i 5 ustawy o transporcie kolejowym.

Rozdział III

Analiza stanu istniejącej sieci kolejowej na tle systemu transportowego regionu

1. Parametry techniczne linii kolejowych, ruchu kolejowego pociągów, stacji kolejowych

Długość linii kolejowych na obszarze województwa wynosi ogółem 854 km, w tym jednotorowych 746 km, dwu i więcej torowych 108 km, zelektryfikowanych 217 km, szerokotorowych 79 km, a na 100 km² przypada 4,2 km linii²⁴. Rysunek 2 przedstawia układ linii województwa, a charakterystyka parametrów technicznych linii kolejowych podana jest w załączeniu (tablica 1).

Na system transportu kolejowego składają się linie państwowego znaczenia i linie znaczenia lokalnego.

Linie państwowe ustalone rozporządzeniem RM z 08.02.2000 r. w sprawie wykazu linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe²⁵, w województwie podlaskim to:

- **Warszawa – Rembertów – Zielonka – Białystok – Sokółka – Kuznica Białostocka – granica państwa** – linia magistralna, zelektryfikowana, do Białegostoku dwutorowa o nawierzchni typu ciężkiego, o dopuszczalnym nacisku 216 kN/os, o dobrym stanie technicznym, dopuszczalna $V_{max} = 120$ km/h, na dalszym przebiegu od Lap jednotorowa, o nacisku 206 kN/os, o niskim stanie technicznym, na odcinku predkosc z $V_{max} = 100$ km/h spada do $V_{max} = 60$ km/h.
- **Siedlce – Czeremcha – Hajnówka – Nieznany Bór**, do Czeremchy dwutorowa, dalej jednotorowa, na odcinku Siedlce – Hajnówka nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dobry, $V_{max} = 80$ km/h, na odcinku Hajnówka – Nieznany Bór stan techniczny zły, $V_{max} = 15$ km/h,
- **Olsztyn – Szczytno – Wielbark – Ostrołęka – Sniadowo – Lapy** – jednotorowa, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dobry, $V_{max} = 80$ km/h, zawieszono kursowanie pociągów osobowych, prowadzony jest ruch pociągów towarowych,
- **Białystok – Elk – Ketrzyn – Korsze – Bartoszyce** – jednotorowa, zelektryfikowana na odcinku Białystok – Elk, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dobry, $V_{max} = 100$ km/h,
- **Sokółka – Suwalki – Trakiszki** – granica państwa – linia jednotorowa, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dobry, na odcinku Sokółka – Dąbrowa Białostocka $V_{max} = 80$ km/h, na odcinku Dąbrowa Białostocka – Suwalki $V_{max} = 90$ km/h i na odcinku Suwalki – Trakiszki $V_{max} = 60$ km/h,

²⁴ Program Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego opracowany przez Podlaskie Biuro Zagospodarowania Przestrzennego Województwa 2001 r..

²⁵ Dz. U. Nr 13, poz. 156.

- **Olecko – Suwalki** – jednotorowa, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dostateczny, V_{max} – 40 km/h, w 1996 r. zawieszono ruch osobowy ze względów ekonomicznych,

Rysunek nr 2. Układ skomunikowany na terenie województwa podlaskiego.



- Legenda:
- 6 - nr linii, łącznicy
 - p. - przystanek osobowy
 - po. - posterunek odstępowy
 - p.odg. - posterunek odgałęźny
 - st. - stacja
 - - siedziby sekcji eksploatacji
 - - siedziba sekcji diagnostyki
 - | - granice sekcji eksploatacji

- **Turczyn – Białystok – Starosielce** – łącznica jednotorowa, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dobry, V max – 40 km/h, zawieszono kursowanie pociągów ze względów ekonomicznych,
- **Papiernia – Las Suwalski** – łącznica jednotorowa, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dobry, V max – 30 km/h.

Linie wojewódzkie pozostałe:

- **Białystok – Zubki Białostockie** – linia jednotorowa, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dobry, V max – 80 km/h, w 2000 r. zawieszono ruch osobowy,
- **Czeremcha – Brzesk Litewski** – linia jednotorowa, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny dobry, V max – 50 km/h, w 1999 r. zawieszono ruch towarowy,
- **Czeremcha – Białystok** – linia jednotorowa, nawierzchnia typu średniego, stan techniczny zły, V max – 30 km/h, zagrożona zamknięciem z przyczyn technicznych,
- **Sniadowo – Lomza** – linia jednotorowa, nawierzchnia typu lekkiego, stan techniczny zły, V max – 30 km/h, zagrożona zamknięciem z przyczyn technicznych, w 1999 r. zawieszono ruch osobowy,
- **Czerwony Bór – Zambrów** – jednotorowa, nawierzchnia typu lekkiego, stan techniczny niedostateczny, V max – 15 km/h, w 1999 r. zawieszono ruch pociągów osobowych i towarowych,
- **Lewki – Hajnówka – Białowieża** – linia jednotorowa, nawierzchnia typu lekkiego, w 1999 r. zamknięta ze względu na niedostateczny stan techniczny,
- **Hajnówka – Siemianówka – Cisówka – granica państwa** – linia jednotorowa, nawierzchnia typu średniego zużyta w 60% na odcinku Siemianówka do granicy państwa, stan techniczny dostateczny, na wybranych odcinkach wymaga poprawy, V max – 80 km/h, spodziewać się można ograniczenia lub zawieszenia przewozów pasażerskich ze względu na zbyt małą liczbę podróży.

Na terenie województwa jest około 79 km linii i bocznic szerokotorowych,

w tym:

- **granica państwa – Kuznica Białostocka – Gieniusze** o długości ok. 27 km, stan techniczny torów dostateczny, na odcinku granica państwa – Sokółka V max – 50 km/h i na odcinku 5 km V max – 20 km/h i niedostateczny na odcinku Sokółka – Gieniusze, gdzie w 1999 r. zawieszono ruch pociągów,
- **granica państwa – Chryzanów** o długości ok. 27 km, na odcinku granica państwa – Zablotczyzna ok. 20 km stan techniczny torów dostateczny, V max – 30 km/h i na odcinku ok. 6 km V max – 20 km/h, na pozostałym odcinku ze względu na stan techniczny zawieszono ruch pociągów analogicznie jak na 5 bocznicach kolejowych w gminie Narewka.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej w Polsce i województwie z uwagi na brak dostatecznych środków finansowych pogarsza się. W pełnej sprawności technicznej utrzymuje się tylko linie najważniejsze. Na pozostałych liniach naprawy ogranicza się do zapewniających bezpieczeństwo ruchu, a jego organizacje dostosowuje się do warunków technicznych.

Dworce kolejowe i przystanki, których w województwie jest ogółem 111 są w stanie niezadawalającym. Wiele przystanków zostało zniszczonych, a szereg z nich nie odpowiada

potrzebom pasażerów. Sytuacja ta zmusza PKP S.A. do weryfikacji sposobu wykorzystania obiektów dworcowych i przekształcen wlasnosciovych (np. przekazywanie samorzadom). W zalacznikach (tablice 2, 3) przedstawione zostaly dane o stanie budynkow dworcowych na terenie wojewodztwa podlaskiego oraz o stanie technicznym peronow. Zalaczony zostal ponadto (tablica 4) wykaz przejazdow kolejowych, ktory oprócz kategorii przejazdu wskazuje na liczbe dróg bedaca w otoczeniu linii kolejowej

2. Ocena techniczna i ekonomiczna stanu infrastruktury i taboru kolejowego

Na podstawie zalaczonej tablicy 1 dotyczacej charakterystyki technicznej linii kolejowych w wojewodztwie, mozna stwierdzic, ze przepustowosc linii kolejowych jest wykorzystana w wysokim procencie, tj. okolo 60-80%, poniewaz wiekszosc linii, na ktorych odbywa sie ruch towarowy i pasazerski, jest jednotorowa.,

Istnieje potrzeba opracowania indywidualnej kalkulacji kosztów utrzymania infrastruktury na liniach wojewodztwa podlaskiego albowiem koszty bezposrednie w strukturze kosztów calkowitych stanowią ok. 50-70%, a narzut kosztów posrednich stosowany przez Polskie Linie Kolejowe PKP S.A nie jest oparty na rzeczywistych kosztach poniesionych na terenie wojewodztwa, lecz uwzględnia koszty wspólne wszystkich linii kolejowych w kraju, które na terenie wojewodztwa nie występują, albowiem remontów generalnych linii nie ma od lat. System opłat za uzytkowanie infrastruktury nalezy dostosowac do warunków lokalnych. Kalkulacja kosztów kolei i stosowanych opłat za uzytkowanie infrastruktury nie stosuje podzialu na linie panstwowe i linie znaczenia lokalnego. Na liniach panstwowych stawki opłat powinny uwzględniać nakłady kapitalowe, których linie lokalne sa pozbawione. Wprawdzie sanacja techniczna linii pochłania olbrzymie koszty lecz w przypadku gdy nie przeprowadza sie prac remontowych nie powinno sie dokonywac doliczeniowej kalkulacji kosztów posrednich do linii lokalnego znaczenia. Ponadto ustalenie stawek opłat za uzytkowanie infrastruktury w odniesieniu do wielkoscí pociagokilometrów na liniach lokalnych deformuje również rachunek kosztów, poniewaz przewazajacy udzial w kosztach calkowitych utrzymania infrastruktury stanowią koszty stale które sa zalezne od uplywu czasu. W takim przypadku w miare wzrostu liczby polaczen jednostkowe koszty spadaja. Natomiast system rozliczen za uzytkowanie infrastruktury, który jest oparty na stalej oplacie za pociagokilometr powoduje proporcjonalny wzrost opłat do wzrostu ruchu pociagów, co jest ekonomicznie nieprawidlowe i prowadzi do zaniechania liczby polaczen zwlaszcza na liniach lokalnego znaczenia oraz wzrostu jednostkowych kosztów utrzymania linii. Dlatego w systemie opłat za udostępnianie infrastruktury, podzial kosztów na zmienne i stale stanowic powinien podstawa dla dokonywania rachunku kosztów eksploatacji linii kolejowych, zgodnie z zapisem rozporzadzenia ministra transportu okreslajacego zasady ustalania opłat za uzytkowanie infrastruktury. Metoda podzialu kosztów, która nalezy stosowac przy kalkulacji opłat, polega na odnoszeniu kosztów stalych na dlugosc odcinka kolejowego, a koszty zmienne zalezne od wielkoscí ruchu powinny byc bezposrednio odniesione do ruchu pociagów na danej linii. Natomiast koszty stale, które uprzednio rozliczono na dlugosc linii, powinny byc podzielone przez liczbe pociagów kursujacych na danej relacji. Wówczas wzrost pracy eksploatacyjnej ruchu pociagów spowoduje obnizenie jednostkowych kosztów i ekonomiczne prawidlowosci zostana odzwierciedlone w systemie opłat. Ponadto PKP S.A. dolicza inne narzuty posrednie, które w przypadku ruchu na liniach lokalnych mozna traktowac jako zbędne. Oprócz indywidualnej kalkulacji kosztów utrzymania linii lokalnych proponuje sie komercjalizacje w PLK PKP S.A. i przekształcenie zakladów infrastruktury w samodzielne spółki dzialajace w obrebie danego wojewodztwa. Takie rozwiazanie umozliwiloby ustalenie uzasadnionych kosztów i jasna polityke finansowa kolei w stosunku do samorzadów na liniach lokalnych. Propozycja

przekształcenia zakładów w spółki może dotyczyć również zakładów przewozów regionalnych w ramach tzw. regionalizacji ich działalności.

Zachodzące w Polsce zmiany związane z otwarciem rynku przewozowego dla różnych przewoźników umożliwia w przyszłości dostęp do linii kolejowych na terenie województwa podlaskiego innym podmiotom-operatorom przewozów, co powinno sprzyjać zwiększeniu efektywności działalności transportu kolejowego.

Charakterystyka taboru kolejowego

Wagony pasażerskie kursujące na terenie województwa są przestarzałe i wyeksploatowane. Flota taboru wagonów pasażerskich sukcesywnie ulega zmniejszeniu.

Średni wiek taboru wagonów wynosi 23 lata, 22% jest w wieku powyżej 26 lat, a 13,4% wagonów ma powyżej 30 lat. W najbliższym okresie należy wymienić ponad jedną trzecią wagonów z miejscami do siedzenia.

Na terenie województwa są eksploatowane trzy autobusy szynowe typu SN81, z których jeden jest z 1981 roku, a pozostałe z 1990 roku.

Elektryczne Zespoły Trakcyjne. Średni wiek składów EZT wynosi 18 lat zostały przekazane do dyspozycji do Warszawy.

Park lokomotyw Zakładu Taboru w Białymstoku obejmuje lokomotywy pociągowe w ruchu pasażerskim i ruchu towarowym (elektryczne i spalinowe oraz lokomotywy manewrowe spalinowe). Eksploatowane lokomotywy elektryczne są typu EP-07, EU-07, ET-22 i pochodzą z lat 1984-1990, lokomotywy spalinowe pociągowe są typu SU-45, ST-44 oraz lokomotywy manewrowe SM-42, które pochodzą z lat 1974-1979 i są na granicy okresu eksploatacji.

Szczególny problem dla utrzymania parku lokomotyw stanowią naprawy główne, które są wykonywane sporadycznie, a czas oczekiwania na naprawę trwa wiele miesięcy. Przewozy kolejowe zarówno pasażerskie jak i towarowe wymagają nakładów na odtworzenie taboru lokomotyw. Konieczne są zakupy nowych wagonów i lokomotyw, ponieważ dekapitalizacja jednostek taboru jest daleko posunięta.

3. Rola i znaczenie przewozów kolejowych w systemie transportowym regionu

Kolejowe przewozy pasażerskie

Wielkość kolejowych przewozów pasażerskich województwa podlaskiego w 2000 roku wyniosła ok. 6,3 mln osób. W latach 1999-2001 zanotowano spadek przewozów pasażerskich o ok. 17%. Oprócz przewozów pasażerskich realizowane są przewozy przesyłek bagażowych i ekspresowych. Komunikacja pasażerska w kolejowym transporcie realizuje m.in. międzynarodowe połączenia z Litwą i Białorusią - tablica nr 5. Szereg połączeń jest zawieszonych. Brak jest również bezpośrednich dalekobieżnych pociągów do najważniejszych miast europejskich. Przewozy międzyregionalne dotyczą podstawowych kierunków. Wykaz stałych połączeń w komunikacji międzyregionalnej załączono w tablicy 6. Uzupełnieniem jest wykaz pociągów dalekobieżnych międzyregionalnych, z głównymi aglomeracjami kraju, przedstawiony w tablicy 7. Można stwierdzić, że z wyjątkiem połączenia do Lublina i zawieszonych połączenia z Suwałk do Elku kolej zapewnia komunikację mieszkańcom województwa w krajowym ruchu dalekobieżnym. Centralne znaczenie w kolejowej obsłudze komunikacyjnej województwa ma Białystok - główna aglomeracja w regionie, skąd odjeżdża i przyjeżdża największa liczba pociągów. Z punktu widzenia mieszkańców województwa z każdego miasteczka, w którym jest linia kolejowa, powinno być połączenie z Białymstokiem, a na obrzeżach województwa również z miastami sąsiedniego województwa.

Przewozy regionalne zostały przedstawione w rozdziale IV.

Kolejowy ruch towarowy

Województwo podlaskie w systemie transportu towarowego stanowi rejon odbioru masy ładunkowej nadawanej z kraju oraz z zagranicy w przewozach międzynarodowych. Wielkość odbiorów na terenie województwa wynosiła w 2000 roku około 2,5 mln ton. Nadanie ładunków w tym okresie kształtowało się na poziomie 1,86 mln ton. Wielkość przewozów towarowych ma nieznacznie spadkową tendencję (kilka procent rocznie). Należy podkreślić, że wolumen przewozów jest jednak ustabilizowany zarówno w grupach ładunków i relacjach.

Podstawowe mankamenty, które obniżają poziom ruchu towarowego to niski stan nawierzchni torów stacji manewrowych, punktów przeładunkowych, niedostosowanie stacji granicznych do potoków ruchu. Niski stan techniczny dotyczy w szczególności rozjazdów na stacjach: Siemianówka, Kuznica Białostocka, Białystok, Sokółka, obniżona jest przepustowość tych węzłów transportowych. Aby usprawnić ruch graniczny, konieczna jest przebudowa punktów ładunkowych na stacji w Sokółce (przy torach szerokich) a szczególnie przebudowa rampy przeładunkowej i naprawa główna torów w jej otoczeniu. Obecnie PKP „Cargo” S.A., pomimo statusu spółki handlowej, nie ma pełnych możliwości do prowadzenia działalności w warunkach rynkowych. Ograniczone są środki finansowe na rozwój działalności. Obecnie około 20 podmiotów gospodarczych posiada koncesje kolejowe, których udział w rynku zwiększa się. Nowi uczestnicy rynku transportu kolejowego działają w sposób elastyczny i konkurencyjny.

Rynek przewozu towarów niemasowych jest rozproszony, stąd dla kolei konieczna jest współpraca ze spedytorami i komasacja nadaw i odbiorów poprzez rozwój centrów logistycznych, w przypadku rzeczywiście występujących potoków ładunków. Atutem PKP „Cargo” S.A. jest posiadanie atrakcyjnych terenów w centrach miast oraz zaplecza technicznego.

PKP „Cargo” S.A. przewozi około 230 rodzajów materiałów niebezpiecznych. Największy udział mają ładunki ciekłe zapalne (benzyna, olej opałowy) i materiały żrące. Trasy kolejowe, którymi są one przewożone w większości omijają duże skupiska ludzkie i aglomeracje miejskie w przeciwieństwie do transportu samochodowego. Standard linii kolejowych, po których przewozi się ładunki niebezpieczne powinien być pod ścisłym nadzorem Głównego Inspektoratu Kolejnictwa, a wyniki badań powinny być przekazywane również do władz samorządowych dla oceny sytuacji oraz koordynacji zamierzeń inwestycyjnych Ministerstwa Infrastruktury na liniach państwowych i niepaństwowych. Z uwagi na duże znaczenie problemu, wszystkie linie, po których przewozi się ładunki niebezpieczne, powinny być uznane jako linie państwowego znaczenia aby zagwarantować środki finansowe na ich utrzymanie.

Rozdział IV

Analiza wielkości i struktury kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym

1. Wielkość i struktura popytu

Dla dokonania oceny potrzeb przewozowych w regionalnej komunikacji pasażerskiej należy rozpoznać szereg czynników²⁶ mających wpływ na kształtowanie się rynku przewozowego: zaludnienie i układ przestrzenny sieci osadniczej, przestrzenne rozmieszczenie przedsiębiorstw, szkół, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury, ośrodków handlowych i miejsc wypoczynku, stopień bezrobocia strukturalnego, wielkość i strukturę popytu z uwzględnieniem sezonowego i dobowego zróżnicowania, konkurencyjność i komplementarność innych środków transportu. **Podstawowe wielkości niezbędne dla oceny potrzeb przewozowych załączono w tablicach 8, 9, 10 oraz na wykresach 1, 2, 3, 4.**

Przedstawione wykresy ilustrują dominującą pozycję Białegostoku jako najważniejszego miasta w regionie i ośrodków miejskich na prawach powiatu Suwałk i Łomży. Znaczące jest miejsce powiatów bielskiego, hajnowskiego i siemiatyckiego, to jest tych powiatów, w których skoncentrowany jest kolejowy ruch regionalny przewozów pasażerskich. Wskazniki zaludnienia, rozmieszczenia sieci osadniczej i pozostałe, dotyczące rozmieszczenia najważniejszych ośrodków przemysłu, szkolnictwa, lecznictwa, turystyki i obiektów kultury, wskazują na potrzeby utrzymywania przejazdów kolejowych pomiędzy miastami powiatowymi w ruchu pasażerskim lokalnym oraz najważniejszymi centrami rozwoju województwa tj. Białymstokiem, Suwałkami i Łomżą. Znamienne jest fakt, że miasta powiatowe w powiecie kolenskim i sejnenskim, które nie mają połączeń kolejowych są na ostatnim miejscu ponieważ rozwój komunikacji kolejowej warunkował rozwój miast w województwie.

Na obszarze województwa podlaskiego jest 575 km czynnych tras kolejowych, na których prowadzony jest ruch pasażerski. Struktura sieci kolejowej województwa podlaskiego została podzielona na poszczególne relacje według aktualnie obowiązującego rozkładu jazdy (2001/2002) wyznaczone początkiem i końcem kursowania pociągów regionalnych. Takich relacji (połączeń) w województwie jest 12, a ich wykaz załączono w tablicy 11; w jej drugiej części zaprezentowano także pięć relacji o zawieszonym obecnie ruchu pasażerskim i jako takich nie podlegających rozpatrzeniu na tym etapie prac analitycznych.

Każda z podanych w tablicy 11 relacji przebiega przez określone tereny, a więc jest położona w granicach konkretnych powiatów oraz gmin.

Ponieważ przedmiotem badań jest pasażerski ruch regionalny, analiza strukturalna przewozów kolejowych objęto wszystkie kursujące po w/w relacjach pociągi osobowe trakcji elektrycznej i spalinowej. Pogłębiona analiza rozkładu jazdy doprowadziła do wniosku, że ze względu na małą dobową częstotliwość kursowania tych pociągów, podana na schemacie 1 (3-4 pary pociągów na dobowo), badaniami dotyczącymi wielkości i struktury regionalnych potoków pasażerskich objęto również międzyregionalne pociągi pospieszne, zatrzymujące się na wielu stacjach rozpatrywanych dwunastu relacji. Obserwacje przeprowadzone „na gruncie” oraz opinie druzyn konduktorskich potwierdzają, że w większości pociągi pospieszne obsługują również ruch regionalny, w szczególności codzienne dowozy i odwozy do pracy i szkół.

Wszystkie obsługujące ruch pasażerski pociągi zostały ujęte w tablicy 12. Jest ich według obowiązującego rozkładu jazdy 175, z czego: 39 pospiesznych i 136 osobowych. Większość z nich

²⁶ Rozporządzenie RM z dnia 5 grudnia 2000 r. (Dz. U. Nr 107, poz. 1131).

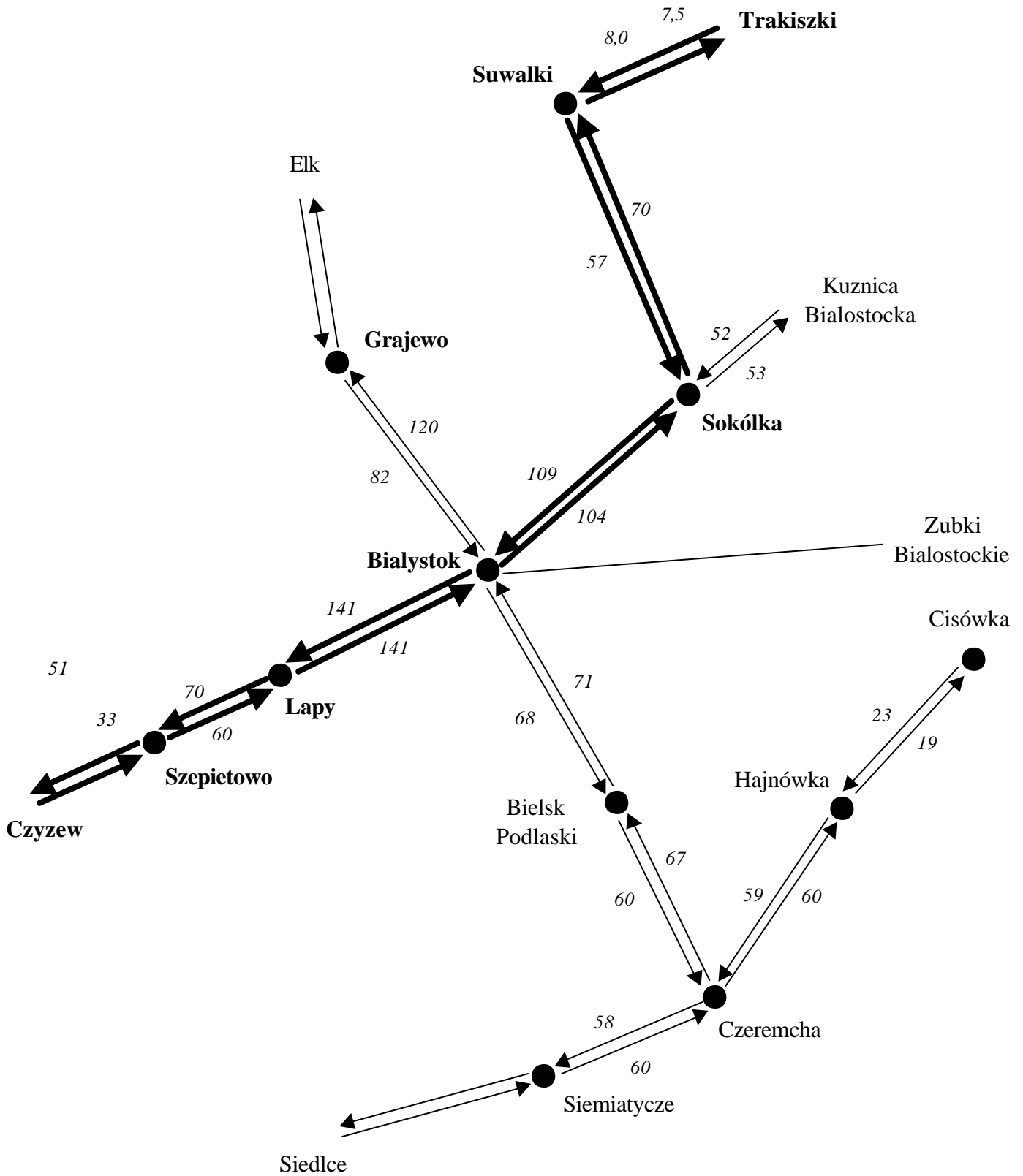
kursuje codziennie, a pozostałe w dni robocze. Ekspresu Mickiewicz jak i kilku pociągów sezonowych do badań nie zakwalifikowano.

Według tygodniowych, a więc obejmujących wszystkie dni tygodnia, pomiarów przeprowadzonych w latach 2001/2002 na wszystkich 12-tu relacjach i we wszystkich kursujących po nich pociągach – średniodobowo koleje w granicach województwa podlaskiego przewiozły 17.341 statystycznych pasażerów. Tu należy wyjaśnić pojęcie „statystycznego” (przeciętnego) pasażera. Wynika ono z tzw. średniego zaopatrzenia (załudnienia) pociągu, które jest mierzone (zliczone) każdorazowo pomiędzy kolejnymi przystankami lub stacjami na zasadzie bilansu (saldo) pomiędzy liczbą pasażerów wsiadających a wysiadających. Wyliczeni z tych pomiarów średnia arytmetyczna ukazuje przeciętną liczbę pasażerów jadących od początku do końca badanej relacji, bez względu na zjawisko ich rotacji. Statystyczny pasażer zatem kształtuje przeciętne zaopatrzenie pociągu na całej jego trasie o określonej długości, co z kolei może stać się przydatne do oszacowania wpływów przewozowych z każdej analizowanej relacji.

Jak wynika z danych prezentowanych w tabelicy 13, dwie relacje leżące w ciągu linii Warszawa-Białystok-Kuznica Białostocka obciążone są ponad połową wielkości całego potoku pasażerskiego województwa – w relacji Czyżew-Białystok i Białystok-Sokółka przewozi się ponad 53% pasażerów. Trzecie miejsce pod względem wielkości potoku pasażerów, zajmuje relacja Białystok-Grajewo, w kierunku do Elku. Pozostałe relacje przewożą już znacznie mniej pasażerów – kilkuset lub nawet kilkudziesięciu średniodobowo.

Schemat 1

Srednio dobowe obciazenie pociagów osobowych na odcinkach linii woj. podlaskiego (dane za okres 15.01 - 21.01.2002)



Na podstawie pomiarów oraz innych zliczeń i materiałów udostępnionych przez Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych – PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (np. z października 2001 r. lub stycznia 2002 r.), można oszacować roczną skalę przewozów na około 6.330 tys. pasażerów podróżujących pociągami osobowymi i pospiesznymi w granicach województwa podlaskiego. Udostępnione z tego samego źródła i okresu obserwacji materiały pozwalają określić strukturę wiekową potoku pasażerskiego opartą na badaniach dotyczących celu podróży. Jest to uzasadnione ze względu na profil dalszych badań i analiz prowadzących do określenia przyszłego popytu na kolejowe przewozy pasażerskie w województwie podlaskim kształtowanego przez zmiany wiekowej struktury demograficznej mieszkańców.

W oparciu o stosowaną w tego rodzaju badaniach potoków pasażerskich metodykę i materiały dotyczące celów podróży w kolejowym ruchu regionalnym (do pracy, do szkoły, w celach prywatnych, w celach służbowych, w celach turystycznych i innych), średniodobowe lub roczne wielkości przewozów pasażerskich podzielono na trzy grupy wiekowe:

- 1) 13-18 lat, której głównym celem są codzienne dojazdy do szkół ponadpodstawowych, a więc oznaczają się one symbolem „S”,
- 2) 19-59/64 (59- kobiety, 64- mężczyźni), której dominującym celem są codzienne dojazdy do pracy – stąd dalej używany symbol „P”,
- 3) 0-12 oraz ponad 60 (kobiety) i 65 (mężczyźni), a więc dzieci oraz grupa ludności w wieku poprodukcyjnym czyli populacja tylko incydentalnie (nie codziennie) korzystająca z usług przewozowych kolei.

Ze względu na w miarę gęstą sieć szkół podstawowych i dowozy uczniów prowadzone przez autobusy szkolne, nie zakwalifikowano tej grupy do podanej na korzystanie z codziennych przewozów kolejowych; oznaczono ją symbolem „R” (reszta).

Należy zwrócić uwagę na fakt, że o ile pierwsza i druga grupa (S i P) pasażerów korzystająca codziennie z pasażerskiej komunikacji kolejowej na ogół legitymuje się biletami okresowymi (przeważnie miesięcznymi), o tyle trzecia grupa (R) podróżując pociągami incydentalnie kupuje w zdecydowanej większości bilety jednorazowe, a czasami posługuje się legitymacjami służbowymi – na ogół kolejowymi. Proporcje pomiędzy sprzedawanymi biletami według ich rodzajów mogą być zatem pomocne w oszacowywaniu struktury wiekowej (dzieci, młodzież, wiek produkcyjny, wiek poprodukcyjny) pasażerów kolei.

Z rozpatrywanych materiałów z okresu październik 2001–styczeń 2002 – wynika, że całkowity potok pasażerski można podzielić według następującego klucza: S – 17%, P – 60% i R – 23%, co oznacza, że codziennie (przeważnie w dni robocze) dojazdy do szkół ponadpodstawowych i miejsc pracy stanowią 77% ogółu przewozów regionalnych.

W związku z tym, pasażerowie dojeżdżający do pracy i do szkół w dni robocze, prawie zawsze wykupują bilety okresowe lub posiadają wszelkiego rodzaju bilety służbowe (np. kolejowe), korzystają z usług kolei także w dni wolne od pracy czy nauki, jeżdżąc pociągami np. na targ, do rodziny, w celach rekreacyjnych itp. Wynika z tego, że populacji tej grupy (S + P) nie można zaważać jedynie do korzystających z kolei w dni robocze.

Zmiany demograficznej struktury wiekowej ludności województwa podlaskiego w obrębie każdej z wymienionych grup wiekowych: S, P i R oraz wzajemne proporcje pomiędzy nimi (np. wzrost udziału grupy ludności w wieku poprodukcyjnym, wynikający z tzw. „starzenia” się społeczeństwa) będą miały wpływ na przyszłe wielkości przewozów pasażerskich, bo np. spadnie udział grupy w wieku produkcyjnym, korzystającej z kolei codziennie. Temat ten będzie rozpatrywany w punkcie 4 rozdziału IV.

Na zakończenie tych rozważań, należy zwrócić uwagę na zjawisko sezonowości przewozów czyli wahań liczebności potoków pasażerskich w ciągu doby, tygodnia i roku.

Sezonowość dobową określają dwa strumienie przewozów pasażerskich: w szczycie, na ogół w pociągach dojeżdżających do większych ośrodków zatrudnienia i nauczania (ale także np. handlu) w godz. 6⁰⁰ – 9⁰⁰ i odjeżdżających z tych punktów w godz. 14⁰⁰ – 17⁰⁰. Pozostałe strumienie przewozów, zaliczone są do tzw. „pozaszczytowych”. Od powyższych ram czasowych istnieją oczywiście wyjątki, co uzależnione jest od warunków lokalnych danej relacji regionalnej. Przykładowo, zaobserwowano głównie w relacjach wychodzących poza granice państwa do Białorusi, natężenie ruchu pasażerskiego, przeważnie z powodu przejazdów w celach handlowych.

Sezonowość tygodniową, a więc wahania liczebności potoków pasażerskich na poszczególnych relacjach kolejowych, kształtowana jest głównie przez najliczniejszą grupę pasażerów, dojeżdżająca przeważnie od poniedziałku do piątku do miejsc swego zatrudnienia oraz do szkół ponadpodstawowych. Należy przypomnieć, że w województwie podlaskim te dwie grupy pasażerów (S+P) stanowią aż 77%, tj. w skali doby ok. 13.400 podróży „statystycznych”, co po uwzględnieniu: tzw. rotacji pasażerów w pociągu na większych pośrednich stacjach szczególnie długich (do 100 km) relacji (np. Lapy w relacji Białystok - Malkinia, czy Sokółka - Suwałki) i przeciętnej odległości podróży na tym terenie dochodzącej do 70 km pozwala oszacować liczebność tej grupy (S+P) podróży nawet na 20-25 tys. dziennie dla całego województwa.

Grupa ta w soboty i niedziele z reguły nie korzysta z usług kolei. Wyjątkiem mogą być studenci wyjeżdżający w piątek z akademików i kwater Białegostoku, by powrócić w niedzielę, i - w odwrotnym kierunku - studenci zaoczeni dojeżdżający na uczelnie białostockie na weekend. Należy zauważyć, że na uczelniach białostockich studiuje ponad 40 tys. osób, z czego ponad połowa dojeżdża.

Grupa znacznie uaktywniająca się pod względem podróżowania w weekendy, jak wynika z wielu badań dotyczących celów podróży, jest grupa oznaczona literą „R”, czyli ludzie w wieku przed- i poprodukcyjnym, udający się w podróż w celach np. rodzinnych.

Sezonowość roczną jest kształtowana głównie przez grupę „S+P”, a więc dojeżdżających, głównie z biletami okresowymi, codziennie do miejsc pracy i szkół. Ta grupa podróży, korzystająca z wakacji i urlopów głównie w lipcu i sierpniu, znacznie zanika skale przewozów pasażerskich ogółem, pomimo nawet pewnego wzrostu przewozów z biletami jednorazowymi w celach rekreacyjnych i turystycznych w tym sezonie.

Roczne amplitudy wahań wielkości potoków pasażerskich w województwie zbadano i przedstawiono w tablicy 14 oraz na wykresie 5 na podstawie danych o wielkościach przewozów z różnymi rodzajami biletów z Rocznika Statystycznego PKP z 2000 r., a mianowicie:

- z biletami jednorazowymi, traktowanymi z reguły jako przejazdy okazjonalne,
- z biletami okresowymi, traktowanymi z reguły jako codzienne dojazdy do pracy i szkół,
- z biletami bezpłatnymi i na podstawie umów, a więc biletami: dla pracowników PKP, policji, wojska czy wykupionych przez inne zakłady pracy itp. Te przewozy zaliczono również do kategorii pracowniczych (grupa P), ponieważ nie uwzględniono tu biletów dla rodzin. Należy zauważyć, że to właśnie ta kategoria pasażerów, podróżująca z biletami służbowymi i bezpłatnymi odznacza się najmniejszą amplitudą wahań, a „załamanie” letnie prawie tu nie występuje.

Największe odchylenie in minus od średniej miesięcznej liczby przewożonych pasażerów ogółem w 2000 r. wynoszącej 524 tys. występuje w lipcu, kiedy to miesięczny potok podróżnych spada do 486 tys., a więc o 8%; w stosunku do miesiąca grudnia zajmującego 1 miejsce pod względem liczby przewiezionych pasażerów tj. 560 tys..

Reasumując należy podkreślić, iż przeciętny letni wzrost liczby podróżnych z biletami jednorazowymi, podróżujących głównie w celach turystyczno-rekreacyjnych o około 50 tys., nie rekompensuje prawie 100-tysięcznego spadku pasażerów z biletami okresowymi dojeżdżającymi głównie do pracy i do szkół w lipcu czy sierpniu. Tak więc, przyszłe zmiany proporcji w liczebności grup S, P i R (głównie spadek udziału społeczeństwa w wieku produkcyjnym w stosunku do poprodukcyjnego) będą wpływać na pewien spadek wahan w sezonowości rocznej.

Strukturę sprzedaży biletów w relacjach kolejowych ogółem województwa przedstawiono na wykresie 6, a w poszczególnych relacjach kolejowych na wykresach 7÷16.

Dla poszczególnych relacji kolejowych województwa szczegółowe dobowe zróżnicowanie wielkości potoków pasażerów podane są w tablicach 15÷38 (w załączeniu).

Największe natężenie prowadzonego ruchu pasażerskiego i zjawiska wahan dobowych występuje w relacji Białystok – Czyżew. Na odcinku najbliższym stolicy województwa czyli między Łapami a Białymstokiem średnie załadnienie pociągu (obciążenie) w szczycie jest trzykrotnie (a w niektórych przypadkach nawet czterokrotnie) wyższe niż poza szczytem.

2. Ocena komplementarności i konkurencyjności komunikacji samochodowej w pasażerskim ruchu lokalnym w otoczeniu wybranych linii kolejowych

Przewozy osób transportem drogowym w województwie i w całym kraju ulegają systematycznemu spadkowi. W ostatnich dziesięciu latach przewozy autobusowe spadły o około 75%.

W 2000 r. w województwie przewieziono ogółem 29 875 tys. pasażerów²⁷, gdy w 1999 r. 31 393 tys. pasażerów. Tendencja spadkowa przewozów autobusowych nie została zahamowana w 2001 r. Ta wielkość przewozów stawia je na 14 miejscu w Polsce i stanowi 3,13 % wszystkich pasażerów przewiezionych w tym czasie w Polsce.

Na zmniejszenie przewozów wpływ miały przemiany społeczno – gospodarcze, jakie zaszły w Polsce w ostatniej dekadzie. Spowodowały one, wskutek restrukturyzacji przemysłu, zmiany w zatrudnieniu a także wzrost bezrobocia, zmniejszenie dojazdów do pracy. Postępujące zubożenie społeczeństwa wywarło wpływ na spadek przewozów z biletami jednorazowymi w komunikacji regularnej. Nie bez znaczenia jest też w tym przypadku wzrost udziału motoryzacji indywidualnej.

Nieznacznie zwiększają się natomiast autokarowe przewozy międzynarodowe, które stanowią 0,5% ogółu przewozów autobusowych w województwie tj. 144 tys. pasażerów. Stało się tak dzięki otwarciu granic i ożywieniu wzajemnych kontaktów, w tym również handlowych. Przewozy międzynarodowe, jak też większy udział przewozów dalekobieżnych powoduje, że praca przewozowa ma nieznaczna tendencje wzrostowa. Dynamicznie rosną przewozy autobusowe na Białorus i do Belgii. Te drugie spowodowane są zatrudnieniem grupy osób z południowej części województwa w tym kraju i wynikającymi z tego przewozami weekendowymi.

²⁷ Dane GUS dotyczą przedsiębiorstw o liczbie zatrudnionych powyżej 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Poza statystyka GUS znajdują się przewozy tranzytowe zagranicznych przewoźników. Wiadomo tylko, że w 2000 r. polska granice na obszarze województwa podlaskiego przekroczyło 5562 autobusy zagraniczne, co stanowi 3,5 % autobusów przekraczających wschodnią granicę Polski. Ponadto poza statystyka GUS znajdują przewozy wykonywane przez małych przewoźników zatrudniających do 9 osób. Można szacować, że przewozy te wynoszą dalsze 10% ogółu przewozów w województwie.

Przewozy autobusowe w województwie będą w przyszłości odznaczać się dalszą tendencją spadkową. Jej wielkość zależy między innymi od poziomu wzrostu gospodarczego a także od stopnia preferencji komunikacji publicznej przez państwo w stosunku do motoryzacji indywidualnej.

Przewozy kolejowe na terenie województwa mogą być komplementarnie uzupełnione lub substytucyjnie zastąpione przez transport drogowy. Jest to możliwe dzięki alternatywnej, w stosunku do linii kolejowych, sieci drogowej. Składa się ona z dróg krajowych i wojewódzkich (w niektórych przypadkach również powiatowych), przebiegających na zdecydowanej większości odcinków równoległe do linii kolejowych, oraz z dróg łączących miejscowości leżące na trasie linii kolejowych.

Alternatywna sieć drogowa województwa w stosunku do wybranych linii kolejowych podana jest poniżej.

Przewozy samochodowe w otoczeniu wybranych linii kolejowych

Linia kolejowa Czyżew – Lapy – Białystok

Linia przechodzi przez powiaty: białostocki i wysokomazowiecki oraz obejmuje miasto Białystok.

Są to powiaty o wysokim stopniu zaludnienia, który w 2000 r. wynosił odpowiednio: 140,0 tys. i 61,7 tys. osób, tj. 60,5 osób/km² i 48,2 osób/km².

Potencjalny popyt na pasażerskie przewozy kolejowe kształtowany jest przez duże ośrodki miejskie, tj. przez Białystok, jako stolicę województwa oraz Lapy.

Na ogólną liczbę pracujących w województwie, powiat białostocki skupia 11,3%, a miasto Białystok 25,0%. W ogólnej liczbie przedsiębiorstw prawie 37% znajduje się w stolicy i około 10% w powiecie białostockim. Miasto Białystok skupia ponadto największą liczbę wyższych uczelni, jak też szkół zarówno podstawowych, średnich, jak i policealnych. Analogiczna sytuacja występuje w zakresie rozmieszczenia zakładów opieki zdrowotnej i szpitali oraz obiektów kulturalnych.

Jedynie w liczbie obiektów noclegowych i miejsc noclegowych miasto Białystok i powiat białostocki są na drugim miejscu w województwie po powiecie augustowskim, co wynika z większych walorów turystycznych tego ostatniego.

Powiat białostocki charakteryzuje się średnią stopą bezrobocia, a powiat wysokomazowiecki znajduje się w grupie powiatów o najlepszej sytuacji na rynku pracy.

Podana charakterystyka rejonu kształtuje wielkość przewozów na tejże linii kolejowej oraz ich strukturę.

Linia Czyżew – Białystok o długości 65,5 km charakteryzuje się najwyższym średniodobowym obciążeniem pasażerami w całym województwie, gdyż wynosi ono 32,10% w ogólnej liczbie przewozów w całym województwie.

Relatywnie duże jest obciążenie rozkładowymi pociągami pasażerskimi na dobe, wynosiło ono od 17 (odcinek Czyzew – Szepietowo) do 18 (odcinek Szepietowo – Białystok) par pociągów (tam i z powrotem) na dobe.

Jak wynika z tablic 15 i 16 podanych w załącznikach, największa liczba pasażerów jest przewożona na odcinku Lapy – Białystok. W pociągach osobowych wynosiła ona średnio na dobe powyżej 1,5 tys. osób, tj. średnio około 140 osób na pociąg. W pociągach pospiesznych liczba przewiezionych pasażerów w dobie wynosiła ok. 1,8 tys. osób.

Dla całej relacji Czyzew – Białystok liczba przewiezionych dziennie pasażerów wynosiła w pociągach osobowych około 850 osób, co daje średnio około 80 osób na pociąg.

Zbliżone wielkości przewozów osób są na odcinku Białystok – Lapy dla pociągów osobowych i nieco niższe dla pociągów pospiesznych. Średnia wielkość przewozów osób na całej relacji Białystok – Czyzew na dobe jest nieco wyższa, od kierunku w stronę przeciwną, w pociągach osobowych i nieco niższa w pociągach pospiesznych.

W celu określenia wielkości potrzeb przewozowych na obszarach występującego ciśnienia do kolei, celowe jest przeanalizowanie przewozów osób transportem samochodowym ze względu na komplementarność i konkurencyjność tego środka przewozu.

I tak dla linii kolejowej na odcinku Czyzew – Lapy – Białystok droga prawie równoległa, w odległości około 9 km jest droga wojewódzka nr 678, która przebiega od Wysokiego Mazowieckiego do Białegostoku, przecinając linię kolejową w miejscowości Baciuty.

Od strony południowo-wschodniej od Lapy do miejscowości Tolcze przebiega droga wojewódzka nr 682, prawie równoległa do linii kolejowej na odcinku Lapy – przystanek Trypucie która od miejscowości Tolcze łączy się z drogą nr 678.

Od stacji Czyzew do Wysokiego Mazowieckiego prowadzi droga powiatowa, która prostopadle włącza się w drogę krajową nr 66. Przecina ona drogę kolejową w Szepietowie.

Odcinek linii kolejowej Jabłon Koscielna – Dąbrowa Łazy (przez Szepietowo) ma połączenie tych miejscowości drogą powiatową (od strony południowo-wschodniej), która przecina drogę krajową nr 66.

Na całym obszarze, przylegającym do linii kolejowej, w odległości nie większej niż około 10 km, znajdują się drogi powiatowe i lokalne umożliwiające połączenie ze stacjami i przystankami kolejowymi.

Brak jest odpowiednich danych liczbowych, które umożliwiłyby porównanie wielkości przewozów pasażerów transportem samochodowym, z przewozami kolejowymi. Pewne szacunki można przeprowadzić na podstawie pomiarów średniodobowego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych przeprowadzonego m.in. w województwie podlaskim przez „Transprojekt” w 2000 r.

W obszarze linii kolejowej Białystok – Czyzew badaniami objęte były drogi wojewódzkie nr 678, 682 oraz droga krajowa nr 66. Odpowiednie wielkości dobowego natężenia podane są w tablicach w rozdz. 3 opracowania o sieci drogowej.

W celach porównawczych z transportem kolejowym przyjmuje się przewozy pasażerów autobusami i samochodami osobowymi. Na drodze wojewódzkiej nr 678 liczba autobusów była dominująca na odcinku Białystok – Tolcze i wynosiła 391 pojazdów na dobe w obu kierunkach. Przy założeniu średniego zapelnienia na dobe w autobusie jako 50% liczby miejsc oferowanych, stanowi to około 20 osób/autobus. Średni dobowy potok pasażerów w autobusach wynosił zatem około 8000 osób. Tolcze znajduje się w odległości około 10 km

od granicy miasta Białystok, jest zatem miejscowoscia, od której zaczynają się i kończą się przewozy autobusowe podmiejskie od strony południowo-zachodniej Białegostoku. Do miejscowosci Tolcze i od niej dochodzą przewozy autobusowe droga nr 682, która w tym miejscu łączy się z droga nr 678.

Z badań „Transprojektu” wynika, że liczba autobusów stanowi od 1,7% ogólnej liczby pojazdów na drogach krajowych, do 2,1% na drogach wojewódzkich. Przy średniej liczbie 572 pojazdów²⁸ w województwie podlaskim na drogach powiatowych, szacuje się, że przy przyjęciu 2,0% udziału autobusów, ich liczba wynosiła około 10/dobe. Przewozy pasażerów na tej drodze powiatowej na odcinku Wysokie Mazowieckie – Czyżew wynosiły zatem szacunkowo około 200 osób/dobe.

Nateżenie ruchu samochodów osobowych i mikrobusów na odcinkach drogi nr 678 rozkładało się analogicznie jak nateżenie ruchu autobusów. Największy potok tj. ponad 8 tys. samochodów osobowych wystąpił na odcinku najbliższym Białegostoku, tj. do i z miejscowosci Tolcze. Ruch ten można również określić jako podmiejski, i w liczbie osób wynosił on około 9,6 tys. pasażerów/dobe (średnio 1,2 osób/samochód).

Średnie nateżenie tego rodzaju pojazdów na odcinkach następnym pomiarów można oszacować na blisko 2 tys./dobe. Ponad 2 tys. pojazdów/dobe zliczono na drodze nr 682 Białystok – Lapy, co jest uzasadnione relatywnie dużą wielkością tego miasta na analizowanym ciągu komunikacyjnym.

Przy pominięciu ruchu podmiejskiego pojazdów szacuje się, że średnio autobusami przewozi się w obu kierunkach drogi Czyżew – Białystok około 500 osób/dobe (zakłada się, że do drogi powiatowej Czyżew – Wysokie Mazowieckie włączyły się autobusy z drogi krajowej nr 66), a samochodami osobowymi średnio około 2,4 tys. osób/dobe (2000 pojazdów × 1,2 osób/samochód oraz przy pominięciu przewozów mikrobusami) razem około 3,0 tys. pasażerów/dobe w obu kierunkach. Jest to szacunek bardzo uogólniony, gdyż brak jest danych o liczbie autobusów dalekobieżnych oraz o strukturze przewozów pod względem rozkładu w dobie oraz rodzaju grup pasażerów (np. pracujący, uczniowie, pozostali).

Oszacowana wielkość pasażerów przewiezionych autobusami i samochodami osobowymi może być odniesiona do liczby pasażerów przewiezionych koleją. W ruchu podmiejskim pojazdami samochodowymi wynosiła ona do miejscowosci Tolcze tam i z powrotem około 17,6 tys. osób (w tym 8 tys. autobusami), a kolejka do przystanku Trypucie, pociągami osobowymi około 3 tys. osób (tj. na zbliżoną odległość od i do Białegostoku w obu kierunkach). Należy podkreślić, że o ile wielkości przewozów autobusami i samochodami maleją kilkanaście razy od miejscowosci Tolcze w kierunku Wysokiego Mazowieckiego, to wielkość przewozów na linii kolejowej dalszej, w stosunku do Białegostoku, nie zmniejszała się do aż Lap. Przewozy osób pociągami osobowymi i pociągami pospiesznymi na omawianej relacji wynoszą około 5,3 tys. osób/dobe w obu kierunkach, to jest kilkakrotnie więcej od średnich przewozów droga nr 678.

Analizowany odcinek linii kolejowej jest częścią relacji E-75 i E-26 Warszawa – Lapy – Białystok – Suwałki – Trakiszki, która jako linia o ruchu głównie dalekobieżnym, o dużej liczbie przewozów pociągami pospiesznymi ma szczególne znaczenie w połączeniu od i do granicy państwa, oraz stolicy państwa i województwa.

Można stwierdzić, że w tej relacji **wskazane byłoby** szczególne przeanalizowanie potoków podróży, z punktu ich rozłożenia w dobie i dostosowania częstotliwości kursowania pociągów do potrzeb oraz zapewnienia odpowiedniego standardu przewozów.

²⁸ Synteza Wyników Generalnego Pomiaru Ruchu w 2000 roku, GDDP.

Nie przewiduje się, aby na liniach dalekobieżnych przewozy pojazdami samochodowymi stały się konkurencyjne w stosunku do przewozów kolejowych.

Celowe wydaje się przeprowadzenie rachunku porównawczego kosztów zewnętrznych, wybiórczo w zakresie skażenia powietrza, dla przewozów pasażerów na tej relacji dwoma rodzajami transportu. Oszacowano, że potok pasażerów przewiezionych koleją wynosił średnio około 5,3 tys. osób/dobę w obu kierunkach. Przy długości odcinka Czyżew – Białystok 65,5 km praca przewozowa wynosiła 347,15 tys. pas-km. Oszacowane koszty jednostkowe skażenia powietrza (rozdz. VII) wynosiły dla województwa w transporcie kolejowym 1,83 zł/1000 pas-km, tj. dla analizowanej relacji 635,28 zł ogółem.

Przy pominięciu ruchu podmiejskiego, oszacowana praca przewozowa na drodze równoległej do tej relacji kolejowej Białystok – Wysokie Mazowieckie, wykonana autobusami i samochodami osobowymi, wynosiła około 120 tys. pas-km. Koszty zewnętrzne, dotyczące skażenia powietrza (bez wypadków) wynosiły z tytułu wykonywania transportu drogowego, przy koszcie jednostkowym 39,87 zł/1000 pas-km, ogółem 4.800 zł.

Odcinek linii kolejowej Czeremcha – Hajnówka

Linia ta przebiega przez powiat hajnowski, a jej długość wynosi prawie 30 km.

Średniodobowe obciążenie tej relacji pasażerami stanowi 5,5% obciążenia ogółem województwa podlaskiego. Stanowi to średnio 60 pas./pociąg w dobie, w każdym z kierunków.

Prawie równoległe do linii kolejowej przebiega droga wojewódzka nr 685, bezpośrednio od Hajnówki do miasta Kleszczel na długości 25 km, gdzie łączy się z drogą krajową nr 66. Z Kleszczel można dojechać drogami powiatowymi do 1. i 2. przystanku kolejowego (licząc od Czeremchy) tj. do Dobrowody i do Policznej. Drogami lokalnymi lub od strony zachodniej droga krajowa nr 66 jest połączenie z Kleszczel do stacji Czeremcha (przez Czeremche - Wies). Na odcinku drogi nr 685 między Hajnówką a Kleszczelami wykonane pomiary natężenia ruchu wykazały, że w obu kierunkach przejechało 20 autobusów na dobie, oraz 1150 na dobie samochodów osobowych i mikrobusów. Szczególnie ta ostatnia liczba wydaje się znacząca przy relatywnie niskim zaludnieniu tego powiatu.

Szacunkowa liczba pasażerów wynosiła w przewozach autobusami około 400 na dobie, a samochodami osobowymi około 1380 na dobie, tj. razem około 1800 osób/dobę w obu kierunkach. Jest to zatem 15-krotnie więcej w porównaniu z przewozami kolejowymi.

Alternatywne korzystanie przez mieszkańców powiatu z przewozów koleją lub samochodem może być rozpatrywane szczególnie od Hajnówki do przystanku kolejowego Orzeszkowo i do przystanku autobusowego w Kleszczelach. Prowadzi do niego droga gminna o długości około 3 km od przystanku PKS na drodze nr 685 z miejscowości Jagodniki. Na dalszej trasie w kierunku Kleszczel droga nr 685 coraz bardziej oddala się i z tego względu nie może być określona jako w pełni konkurencyjna dla linii kolejowej. Spełnia ona funkcje transportowe przede wszystkim dla innych miejscowości, z których dostęp do linii kolejowej jest utrudniony.

W celach porównawczych można podać, że średniodobowe obciążenie pasażerami na pociąg wynosiło, w obu kierunkach, na tej relacji kolejowej 124 osoby w 1999 roku, a zatem nie uległo zmianie. Zmniejszono nieznacznie liczbę pociągów na dobie z 18 do 16 w obu kierunkach.

Przy małej liczbie pasażerów transportem kolejowym tj. 120 na dobie razem w obu kierunkach, tj. 3,6 tys. pas-km, i relatywnie niskimi kosztami skażenia powietrza przez

kolej – koszty z tego tytułu wyniosła szacunkowo zaledwie około 6,6 zł/dobe. Natomiast dla transportu drogowego od Hajnówki do Kleszczel liczba pas-km (w obu kierunkach) wynosiła około 28,8 tys. na dobe, tj. szacunkowo 1146 zł/dobe.

Odcinek linii kolejowej Bielsk Podlaski – Czeremcha

Linia kolejowa w relacji Bielsk Podlaski – Czeremcha jest odcinkiem linii kolejowej Białystok – Czeremcha, o długości 31,0 km.

Średnie obciążenie pociągu na dobe do pierwszej stacji Lewki wynosiło w obu kierunkach razem około 140 osób, i nieznacznie się zmniejszało między następnymi przystankami Podbiele, Gregowce, Suchowolce, Kleszczele – do 130 osób.

W celach porównawczych podaje się, że w 1999 r. liczba osób w obu kierunkach razem wynosiła na odcinku Bielsk Podlaski - Lewki 127 osób, a zatem prawie nie uległa ona zmianie. Zmniejszyła się natomiast średniodobowa liczba pociągów w obu kierunkach z 12. do 10. na dobe.

Średniodobowe obciążenie na całej linii kolejowej tj. od Białegostoku do Czeremchy i z powrotem wynosiło w styczniu 2002 roku zaledwie 3,9% dobowego obciążenia transportu kolejowego ogółem w województwie.

Odcinek kolejowy Bielsk Podlaski – Czeremcha przechodzi przez dwa powiaty, tj. bielski i hajnowski.

Równolegle do niej przebiega droga krajowa nr 66. Począwszy od Bielska Podlaskiego do miejscowości Lewki jest ona bardzo zbliżona do linii kolejowej, dalej aż do Kleszczel znajduje się w odległości około 3 do 4 km od niej. W miejscowości Kleszczele przecina linie kolejowa i przebiega równolegle w odległości od 4 do 5 km, od strony zachodniej linii kolejowej, do miejscowości Czeremcha–Wies. Droga powiatowa łączy Czeremche-Wies ze stacją kolejową Czeremcha.

Długość drogi nr 66 na odcinku Bielsk Podlaski – Kleszczele wynosi 23 km, a od Kleszczel do Czeremchy–Wsi około 6 km.

Z badań natężenia ruchu na drodze nr 66 na odcinku Bielsk Podlaski – Kleszczele wynika, że liczba autobusów wynosiła 16 na dobe w obu kierunkach, a zatem szacunkowo stanowi to 320 pasażerów. Od Kleszczel w kierunku granicy państwa przez Czeremche–Wies natężenie ruchu autobusów gwałtownie zmniejsza się do 2 na dobe.

Znacząca jest liczba samochodów osobowych, która wynosiła 1382 na dobe na odcinku Bielsk Podlaski – Kleszczele (w obu kierunkach), co stanowi ponad 1600 osób i dalej w kierunku granicy państwa zmniejsza się do 1063 pojazdów na dobe.

Łączna liczba pasażerów przewiezionych w obu kierunkach, autobusami i samochodami osobowymi, wynosiła na odcinku Bielsk Podlaski – Kleszczele ponad 1900 osób/dobe, tj. ponad 13. krotnie więcej w porównaniu z liczbą pasażerów w transporcie kolejowym w tej relacji.

Droga krajowa nr 66 o wysokim standardzie technicznym, w porównaniu z drogami pozostałych kategorii, daje m.in. możliwość szybkiego przemieszczania. Jest zatem konkurencyjna na tej relacji w stosunku do linii kolejowej. Ponadto istnieją dobre połączenia drogami powiatowymi między drogą nr 66, a miejscowościami leżącymi przy linii kolejowej.

Na odcinku Kleszczele – Czeremcha transport kolejowy natomiast w porównaniu z autobusowym zapewnia większe możliwości przemieszczania się osób, których liczba wyniosła ponad 100/dobe w obu kierunkach, przy 5 parach pociągów/dobe.

Nateżenie ruchu autobusów zostało zmierzone na drodze od Kleszczel do Granicy, a zatem brak jest danych o ich ruchu na drodze powiatowej z Czeremchy Wsi do Czeremchy, jako alternatywnego przewozu osób w stosunku do kolei.

Koszty zewnętrzne transportu drogowego na odcinku Bielsk Podlaski – Kleszczele wyniosły, przy tak oszacowanym nateżeniu ruchu 43,7 tys. pas-km na dobe, około 1742 zł/dobe, gdy dla transportu kolejowego na tym odcinku stanowiły zaledwie około 6,5 zł/dobe.

Mimo tak znaczących kosztów skażenia powietrza przez transport drogowy nie wydaje się możliwe zmniejszenie nateżenia ruchu tą galezią transportu i przejecie go, w znaczącej części przez transport kolejowy.

Linia Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża

Odcinek linii kolejowej Bielsk Podlaski – Hajnówka łączy się w miejscowości Lewki z linią kolejową prowadzącą do Czeremchy.

Ruch kolejowy został w tej relacji zawieszony i trudno jest obecnie określić, jakie było jego nateżenie, stanowiące podstawę do podjęcia takiej decyzji lub też, jakie byłoby ono obecnie, gdyby taki ruch został wznowiony.

Na północ od tej linii kolejowej przebiega droga wojewódzka nr 689, w odległości od 1 km od Hajnówki do około 3 km od stacji Lewki. Łączy ona bezpośrednio Hajnówkę z Bielskiem Podlaskim i ma długość 27 km. Na tym obszarze znajduje się dostateczna sieć dróg łączących miejscowości leżące przy linii kolejowej z drogą nr 689.

Pomiary nateżenia ruchu wykonane w 2000 r. wykazały, że na odcinku Bielsk Podlaski – Dzieciolowo liczba autobusów wynosiła (tam i z powrotem) 38/dobe, a od Dzieciolowa do Hajnówki 87/dobe. Analogiczne zwiększenie ruchu na drugim z odcinków wystąpiło w nateżeniu samochodów osobowych i mikrobusów. Wynosiło ono odpowiednio 880 i 2606 pojazdów/dobe w obu kierunkach. Największe nateżenie ruchu wystąpiło w Hajnówce, gdzie liczba autobusów wzrosła do 117 na dobe, a samochodów osobowych do 7368 na dobe. Ruch pojazdów na tej drodze zmniejsza się znacznie od Hajnówki do granicy Państwa.

Większe ciążenie pojazdów w obszarze Hajnówki wynika prawdopodobnie z większej jego atrakcyjności w porównaniu do Bielska Podlaskiego, mimo iż liczba mieszkańców ogółem w powiecie hajnowskim jest niższa od liczby ludności powiatu bielskiego; odpowiednio wynoszą one około 53 tys. i 63 tys. Odmienne są jednak proporcje w odniesieniu np. do liczby pracujących ogółem i w poszczególnych dziedzinach gospodarki (z wyjątkiem usług nierynkowych). W powiecie hajnowskim znajduje się większa liczba przedsiębiorstw związanych z rolnictwem, łowiectwem, leśnictwem, i prawie dwukrotnie więcej związanych z przetwórstwem przemysłowym niż w powiecie bielskim. Rozwinięta jest też w obszarze Hajnówki baza noclegowa, co wynika z turystycznej atrakcyjności rejonu. Charakterystyka powiatu hajnowskiego, jest prawdopodobnie przyczyną większego nateżenia ruchu w jego obszarze, tj. od i do Dzieciolowa, który jest położony prawie na granicy obu powiatów.

Szacunkowa liczba osób przewiezionych autobusami wynosiła średnio 130 na dobe, a samochodami osobowymi około 2 tys. na dobe w obu kierunkach w relacji Bielsk Podlaski – Hajnówka.

Linia Białystok – Zubki Białostockie

Linia kolejowa w relacji Białystok – Zubki Białostockie ma długość 47 km i przebiega w kierunku wschodnim przez granice państwa do Wolkowyska. Ruch na tej linii został zawieszony w 2000 r. Średniodobowy potok pasażerów w obu kierunkach wynosił

w 1999 roku około 61 pas./pociąg w obu kierunkach. Średniodobowa liczba pociągów w obu kierunkach wynosiła 4. Brak jest danych o wielkości zaludnienia pociągów na tej trasie począwszy od Białegostoku do stacji i przystanków pośrednich, aż do stacji Walily.

Tereny, przez które przebiega linia kolejowa są słabo zaludnione, większe skupisko ludności to jedynie obszar wokół stacji Walily, wraz z miastem Gródek.

Równoległe do tej linii kolejowej przebiega droga krajowa nr 65 z Białegostoku do miejscowości Bobrowniki – Granica Państwa. Na wysokości miejscowości Zednia jest ona oddalona od linii kolejowej około 10 km, następnie przylega do niej przy miejscowości Walily – Stacja i dalej przebiega w odległości około 6 km od linii kolejowej w kierunku Zubek. Wszystkie miejscowości znajdujące się przy linii kolejowej mają bardzo dobre połączenia z drogą krajową nr 65 przez sieć dróg powiatowych i gminnych.

Pomiary natężenia ruchu wykonane w **punkcie pomiarowym Widły** znajdującym się w odległości 15 km Białegostoku oraz na odcinku Widły – Granica Państwa na drodze nr 65, wykazały, że odpowiednio wynosiły one dla autobusów 58 i 8 na dobe, a dla motoryzacji indywidualnej i mikrobusów odpowiednio 2.451 i 575 pojazdów na dobe.

Uzasadnione jest ciążenie ruchu z obszaru pierwszego pomiaru do stolicy województwa. Na tym odcinku przewieziono autobusami około 1400 osób/dobe, a samochodami osobowymi około 3 tys. osób/dobe.

Od miejscowości Widły do granicy państwa natężenie ruchu zmniejsza się mimo, iż jest to droga prowadząca do Wolkowskiej przez przejście graniczne w Bobrownikach.

Na odcinku Białystok – Widły oszacowane koszty dobowe związane ze skażeniem środowiska wynoszą około 2.631 zł. Mimo tak znaczącej wielkości tych kosztów nie wydaje się obecnie uzasadnione przywrócenie ruchu na linii kolejowej w całym jej przebiegu. Należałoby rozpatrzyć celowość wznowienia przewozów do granicy obszaru największego obciążenia ruchem, tj. przykładowo od Białegostoku do przystanku Zednia lub Sokole.

Komplementarność usług przewozowych wykonywanych transportem drogowym w stosunku do transportu kolejowego powinna dotyczyć usług w rejonie każdej stacji kolejowej. Wymaga to jednak dodatkowych badań potoków ruchu, dostępności komunikacyjnej i innych czynników określających ruchliwość ludności. Ze względu jednak na podane wielkości kosztów zewnętrznych transportu drogowego, działania w tym kierunku są celowe.

Wniosek ogólny, który wynika z przeprowadzonej w niniejszym punkcie analizy jest następujący:

Istnieją drogowe połączenia większych miejscowości zlokalizowanych w otoczeniu linii kolejowych, umożliwiające organizację komplementarnych i substytucyjnych usług przewozowych transportu kolejowego i transportu drogowego w komunikacji publicznej. Dla mniejszych jednostek osadniczych powiązania komunikacyjne powinny być szczegółowo przeanalizowane i organizowane na szczeblu lokalnym.

3. Ocena potencjalnego popytu na przewozy kolejowe w otoczeniu czynnych linii kolejowych

Próby oszacowania liczebności populacji ludności województwa podlaskiego, która ewentualnie mogłaby korzystać z usług kolei, czyli potencjalnego popytu na pasażerskie przewozy kolejowe oparto na następujących założeniach:

- 1) Przyjeto, że wszyscy z grupy „S+P” zamieszkali na terenie gmin, przez które przebiegają czynne linie kolejowe, a więc będący w promieniu tzw. dostępności kolejowej i mogący dojechać do przystanku lub stacji, zgłaszają popyt na usługi przewozowe kolei (dojazd środkami komunikacji autobusowej lub samochodami prywatnymi, np. w systemie „park and ride”).
- 2) Kolej będzie w stanie zrównoważyć w/w popyt pod względem ilościowym i jakościowym udostępniona podażą swoich usług, czyli odpowiednia liczba punktualnie i o właściwej porze kursujących pociągów, czystych, bezpiecznych i tanszych od innych konkurencyjnych środków transportu, a więc komunikacji autobusowej czy motoryzacji indywidualnej.
- 3) Za podatnych na korzystanie z kolei uznano, jako względnie mierzalną grupę pracujących poza rolnictwem indywidualnym (P) oraz młodzież szkół ponadpodstawowych (S), których liczby dla poszczególnych gmin uzyskano z opracowań GUS. Liczebność młodzieży uczącej się uzyskano przez zsumowanie liczby uczniów dziennych szkół gimnazjalnych, licealnych i zasadniczych zawodowych. Założono, że uczniowie szkół wieczorowych lub zaocznych, jako pracujący, przynależą do grupy pracowniczej (P). Wszystkie te dane zestawiono w tabelicy 35.
- 4) Z powodu braku danych założono, że wszyscy z grupy (S+P) zamieszkali w gminach dojeżdżają do większych miast i ośrodków do pracy i szkół. W wielu przypadkach prowadzone badania mogą to założenie potwierdzić prawie w 100%, szczególnie dla gmin typowo wiejskich, gdzie poza rolnictwem nie ma innych miejsc pracy ani szkół ponadpodstawowych. W większych miastach część populacji pracujących i uczących się jest miejscowa i nie musi dojeżdżać koleją. Należy zauważyć, że do kreującej popyt ludności zaliczono wyłącznie pracujących i uczących się a także w celu porównawczym zamieszkałych wyłącznie w gminach, przez które przebiegają czynne linie kolejowe prowadzące przewozy pasażerskie. Do przystanków i stacji leżących na szlakach tych relacji z pewnością lokalnie dojeżdża (rowerem, autem, autobusem) również znaczna liczba ludności z gmin sąsiednich, nieco oddalonych od kolei.
- 5) Z opisanych względów do szacunków przedstawionych w tabelicy 35 nie dodano również trzeciej rozpatrywanej grupy wiekowej pozaprodukcyjnej wraz z dziećmi do lat 12 (R) kreującej ok. 23 % popytu na przewozy pasażerskie koleją. Wydaje się, że oszacowany w kolumnie 8 potencjalny dobowy popyt na kolejowe przewozy pasażerskie mógłby się kształtować, w otoczeniu analizowanych linii kolejowych, nawet w wysokości ok. 220 tys. pasażerów dobowo. W ogólnej liczbie ludności, zamieszkałej w badanych gminach o dostępności kolejowej, w liczbie 760,5 tys. osób, stanowi to prawie 29%, co oznacza, że co trzeci lub czwarty mieszkaniec tych gmin mógłby codziennie korzystać z przewozowych usług kolei. Należy dodać, że w ostatniej kolumnie tabelicy 35 doszacowano do grupy (S+P) również grupę (R), ale są to wielkości zawyżone. Potencjalny popyt na ewentualne usługi przewozowe kolei na terenie obszaru ciężenia (otoczenia) gmin do rozpatrywanych linii kolejowych (relacji) jest znaczny.

4. Prognoza popytu na kolejowe przewozy pasażerskie do 2020 roku

Zgodnie z założeniami prognoze opracowano z uwzględnieniem omówionych w rozdziale IV p. 1. trzech grup wiekowych: S, P i R oraz dla ogółu ludności. Pracami prognostycznymi objęto 12 rozpatrywanych uprzednio relacji, przedstawionych w tabelicach, według prognoz zmian liczebności ludności zamieszkałej w powiatach, do których należą administracyjnie wszystkie gminy, przez które te relacje przebiegają.

Za rok bazowy (oznaczony indeksem 100%) przyjęto rok 2002 a coroczny ciąg danych prognostycznych zakończono na roku 2020, a więc horyzont prezentowanej tu prognozy wielkości przewozów pasażerskich jest 18-to letni.

Dysponując bazowymi rocznymi wielkościami pasażerów przewożonych po każdej z 12-tu relacji z podziałem na grupy wiekowe S, P i R, korygowano je o odpowiednie dla tych grup i dla powiatów „przypisanych” do każdej z rozpatrywanych relacji - indeksy bazowe. Jeżeli badana relacja przebiega przez gminy kilku powiatów, to wyrowadzono średnia arytmetyczna z indeksów bazowych zmian wielkości ludności proporcjonalnie dla wszystkich tych powiatów. W związku z uwzględnieniem wielkości prognozowanych przez GUS dla każdego powiatu i dla każdej z analizowanych grup wiekowych potencjalnych podróźnych, w maksymalny sposób uwzględniono lokalną specyfikę i strukturę demograficzną ludności zamieszkującej otoczenie każdej z rozpatrywanych relacji kolejowych.

Oszacowane do 2020 r. średnioroczne wielkości przewozów pasażerskich, według poszczególnych grup wiekowych (S, P i R) dla 12 relacji kolejowych razem oraz oddzielnie dla każdej relacji województwa prezentują tablice 35÷48 oraz wykresy 17 ÷ 29.

Jak wynika z prognoz ogólna tendencja przewidywana dla całego województwa jest ogólny spadek na przestrzeni badanego horyzontu czasowego średniodobowych całkowitych prognozowanych potoków pasażerskich z 17.341 w 2002 r. do 16.387 w 2020 r., tj. o 5,5%. Z tego w stosunku do 2002 roku (100%) największy spadek przewiduje się w grupie przewozów młodzieży szkół ponadpodstawowych (S) o 39,9%, niewielki zaś w grupie przewozów pracowniczych (P) o 1,2%, zaś w grupie R, czyli pasażerów w wieku poprodukcyjnym oraz dzieci do 12 lat nastąpi znaczny, bo prawie 10% wzrost przewozów, w większości spowodowany dużym wzrostem udziału w ogóle społeczeństwa grupy wiekowej poprodukcyjnej, co jest efektem starzenia się społeczeństwa.

Nieco odmiennie od średniej przedstawiają się prognozy przewozowe dla poszczególnych relacji. Analiza danych z tablic 37 ÷ 49 oraz przesledzenie przebiegów wykresów dla poszczególnych relacji, pozwala podzielić je na dwie grupy:

- pierwsza, gdzie na przestrzeni rozpatrywanych 18 lat grupa S znacznie spada, ale grupy P i R rosną o kilka punktów, ze szczególnym uwzględnieniem grupy R,
- druga, gdzie prognoza do 2020 r. przewiduje mniejszy (grupa P i R) lub szybszy (o 50%) spadek (grupa S) liczby podróźnych.

Należy podkreślić, że dla żadnej z 12 analizowanych relacji nie odnotowano wzrostu podróźnych ogółem.

Do grupy pierwszej można zaliczyć następujące relacje, przy założeniu 2002 r. =100%, dla ogółem (S+P+R) w roku 2020:

- 1) Suwałki - Szestokai – relacja 06 (99,9%)
- 2) Białystok - Sokółka - relacja 02 (99,0%)
- 3) Białystok - Czyżew - relacja 01 (98,9%)
- 4) Białystok - Grajewo -relacja 07 (97,3%)
- 5) Sokółka - Suwałki - relacja 05 (95,7%)

Do grupy drugiej zalicza się następujące relacje (indeksy jak uprzednio):

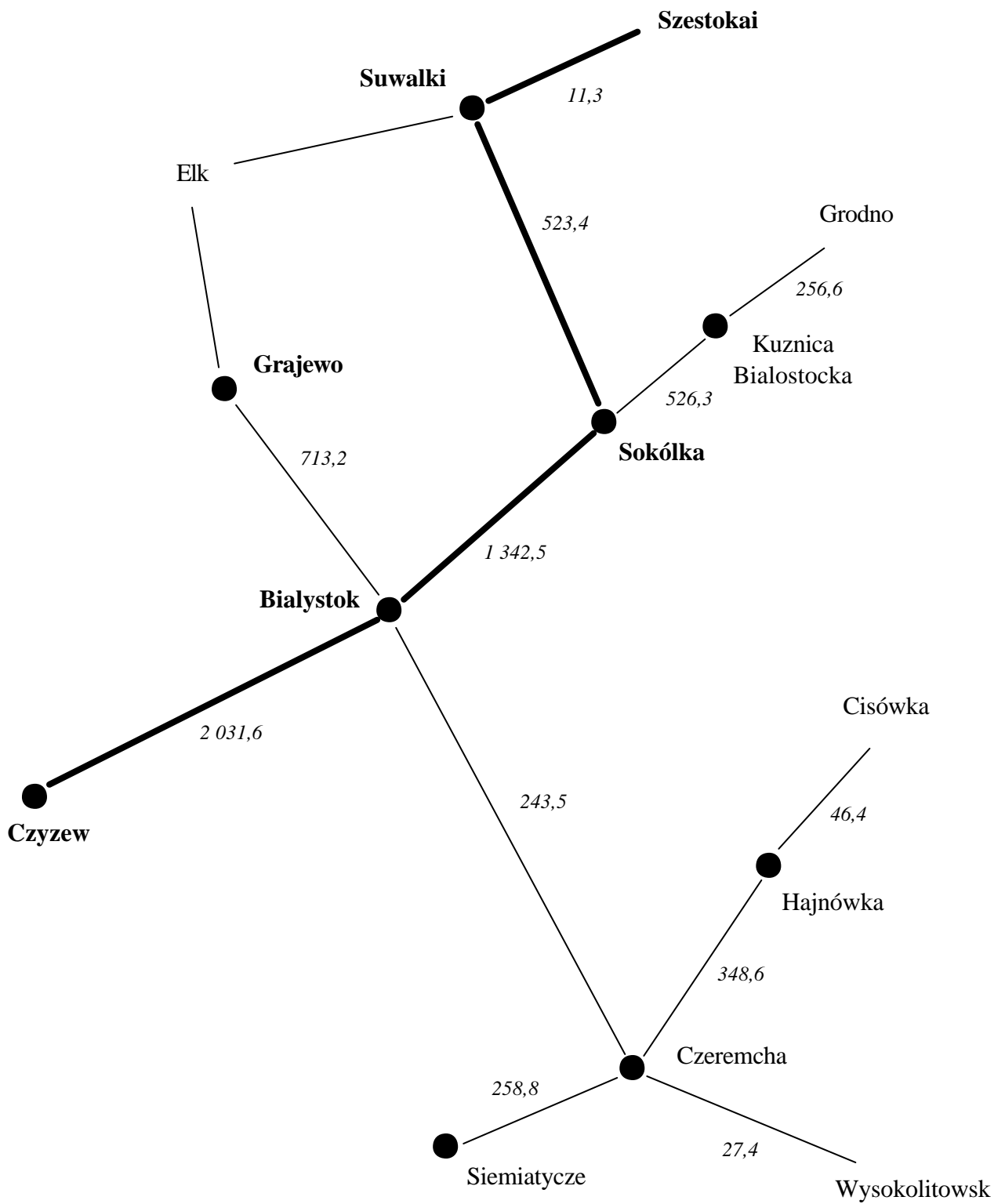
- 1) Białystok - Czeremcha - relacja 08 (93,0%)
- 2) Kuznica B. - Grodno - relacja 04 (84,1%)
- 3) Sokółka - Kuznica B. - relacja 03 (84,0%)
- 4) Siemiatycze - Czeremcha - relacja 09 (83,2%)

- 5) Czeremcha - Hajnówka - relacja 10 (79,7%)
- 6) Hajnówka - Cisówka - relacja 11 (79,5%)
- 7) Czeremcha - Wysokolitowsk – Brzesc relacja 12 (78,7%)

Trzeba zaznaczyć, że w relacji (08) Białystok – Czeremcha, pomimo prognozowanego 7% spadku przewozów pasażerskich ogółem, powinien wystąpić wzrost tych przewozów w grupie (R), nawet do 10% (tablica 47), co jest wyjątkiem w tej grupie, a wynika z zakładanych przez GUS ponadprzeciętnych wskaźników starzenia się społeczeństwa. Południowy rejon województwa charakteryzuje się około 20% spadkiem przewozów pasażerskich do 2020 r. Linie (relacje) pierwszej grupy w analizowanym horyzoncie czasowym odznaczają się nieznacznymi spadkami przewozów pasażerskich, nie przekraczającymi 4%, co po części wynika z ich kategorii, przebiegu przez stolice województwa, ukierunkowania na Mazury, Suwałki i na Litwę oraz z gęstości zaludnienia.

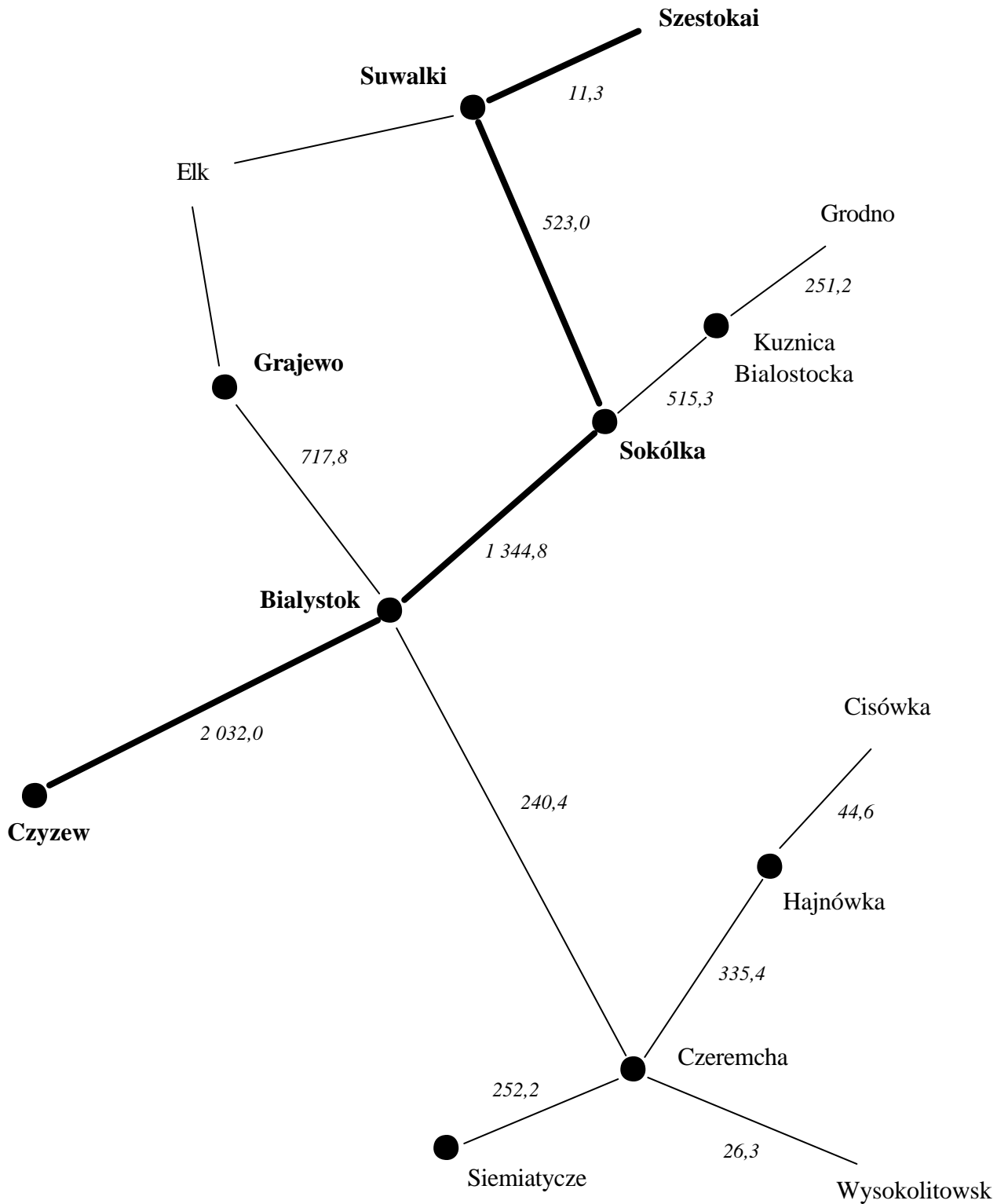
Wielkości prognozy kolejowych potoków pasażerskich na liniach regionalnych w latach 2002, 2005, 2015 przedstawiono na schematach 2, 3 i 4.

Schemat 2
Prognoza obciążenia pasażerami w 2002 r. - wszystkie rodzaje pociągów
tys. pasażerów



Zródło: Opracowanie własne.

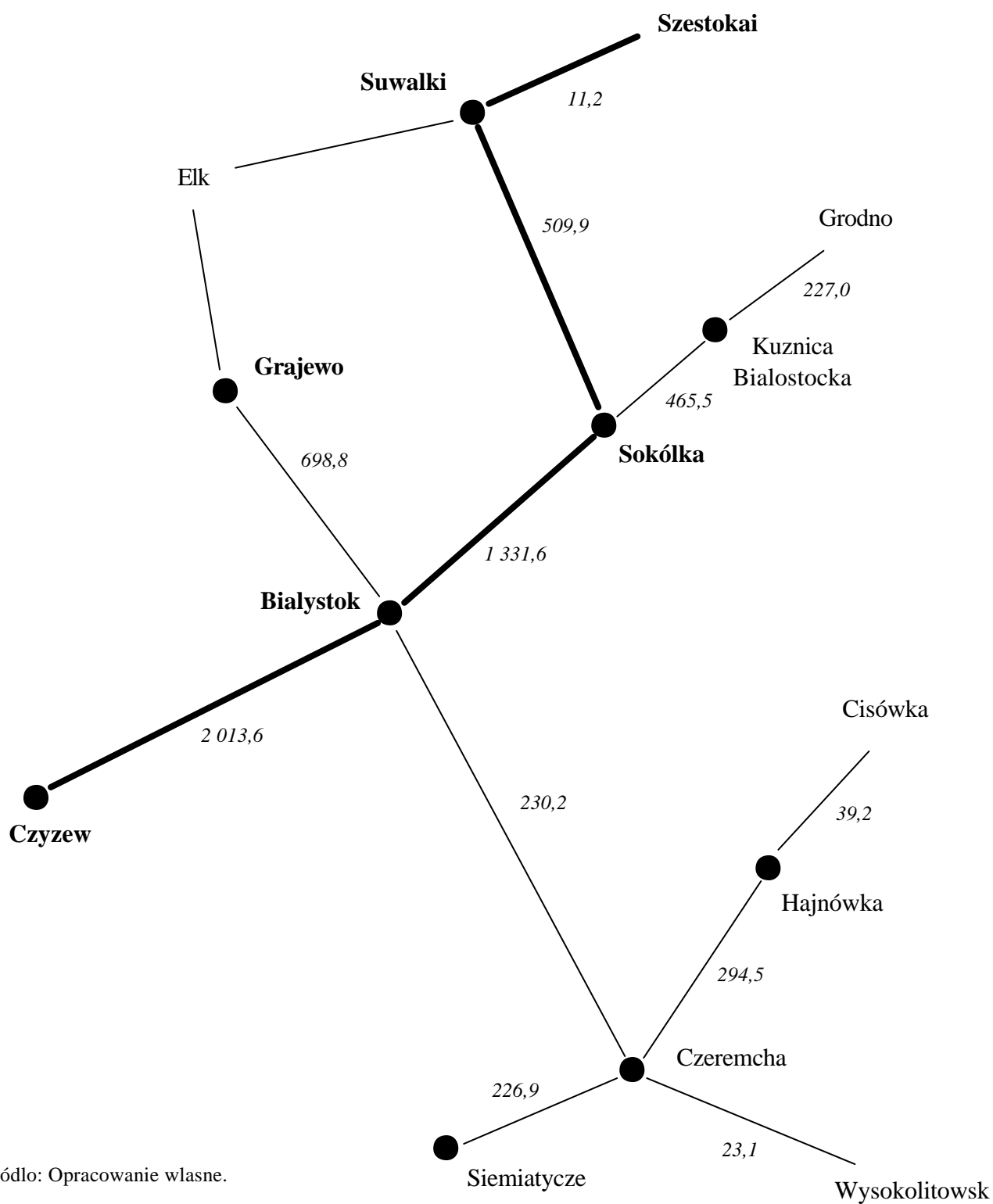
Schemat 3
Prognoza obciążenia pasażerami w 2005 r. - wszystkie rodzaje pociągów
tys. pasażerów



Zródło: Opracowanie własne.

Schemat 4

Prognoza obciążenia pasażerami w 2015 r. - wszystkie rodzaje pociągów
tys. pasażerów



Zródło: Opracowanie własne.

Rozdział V

Analiza wielkości i struktury kolejowych przewozów towarowych

1. Wielkości przewozów towarowych

Wielkości nadania i odbiorów ładunków przewożonych transportem kolejowym z i do stacji oraz przejść granicznych na terenie województwa podlaskiego w 2000 roku z podziałem wg rodzaju komunikacji przedstawiają się następująco:

Rodzaj przewozów towarowych	<i>Nadania</i> (tys. ton)	<i>Odbiory</i> (tys. ton)
OGÓLEM	3062,5	2615
Krajowe	1799,2	1399,3
Międzynarodowe	1263,3	1215,7

Zródło: Rocznik Statystyczny Województwa Podlaskiego 2001 r. WUS Białystok.

Nadania ładunków są rozłożone na 30 stacjach, z tego :

- 7 stacji od 1 tony do 10 tys. ton,
- 15 stacji od 10 tys. ton do 50 tys. ton,
- 3 stacje od 50 tys. ton do 100 tys. ton,
- 5 stacji od 100 tys. ton do 1 mln ton.

Największe nadania występują na stacjach:

- Las Suwalski – 983,4 tys. ton (kruszywa),
- Sokółka – 350,0 tys. ton (zwir i piasek),
- przejście graniczne Kuznica B. – Bruzgi – 354,5 tys. ton (import – 346,0, tranzyt W-Z 48,8 tys. ton),
- przejście graniczne Siemianówka – Swisłocz – 215,7 tys. ton (import – 209,8, tranzyt W-Z 5,9 tys. ton),
- przejście graniczne Trakiszki – Szestokai – 106,8 tys. ton (import – 95,2, tranzyt W-Z 14,6 tys. ton).

Największymi klientami przewoźników kolejowych w nadaniach są: Suwalskie Kopalnie Surowców Mineralnych (nadania kruszyw na stacji Las Suwalski) i Białostockie Kopalnie Surowców Mineralnych (nadania zwiru i piasku na stacji Sokółka) oraz zakłady produkcji drzewnej nadające drewno i wyroby drewniane na stacjach: Augustów, Nurzec St., Czarna Białostocka, Hajnówka i Białystok.

Odbiory ładunków występują na 34 stacjach:

- 11 stacji odbiera ładunki w granicach od 1 tony do 10 tys. ton,
- 12 stacji od 10 tys. ton do 50 tys. ton,
- 1 stacja powyżej 50 tys. ton,
- 10 stacji powyżej 100 tys. ton.

Odbiory powyzej 100 tys. ton maja miejsce na stacjach:

- Bialystok, Bialystok Fabryczny, Bialystok Starosielce, Bielsk Podlaski, Grajewo, Lomza, Lapy, Siemianówka, Sokółka, Suwalki.

Odbiory ladunków miedzynarodowych na przejsciach granicznych:

- Kuznica B. - Bruzgi - 24,6 tys. ton, (21,8 tys. ton export i tranzyt Z-W 2,8 tys. ton),
- Siemianówka – Swislocz - 3,2 tys. ton, (3,1 tys. ton export i tranzyt Z-W 0,1 tys. ton),
- Trakiszki – Szestokai - 68,1 tys. ton (44,8 tys. ton export i tranzyt Z-W 23,3 tys. ton).

W odbiorach ladunków dominuje wegiel kamienny, którego najwiecej przyjmują stacje obsługujące elektrownie, ciepłownie miejskie i przedsiębiorstwa energetyki cieplnej. Stacja Bialystok Fabryczny odbiera okolo 376,0 tys. ton wegla w zwartych skladach.

W pojedynczych wagonach lub grupach odbierają wegiel stacje:

- Bialystok – 33,4 tys. ton,
- Bielsk Podlaski – 137,3 tys. ton (101,4 tys. ton z importu, 35,9 tys. ton krajowy),
- Grajewo – 41,1 tys. ton (20,2 tys. ton z importu, 20,9 tys. ton krajowy),
- Lapy – 48,6 tys. ton (17,3 tys. ton z importu, 31,3 tys. ton krajowy),
- Lomza – 60,6 tys. ton,
- Suwalki – 54,7 tys. ton.

Nadania i odbiory ladunków krajowych według grup ladunkowych w 2000 roku

<i>Grupa ladun.</i>	<i>Nazwa grupy</i>	<i>Nadania (tony)</i>	<i>Odbiory (tony)</i>
1	Wegiel kamienny	12167	623393
2	Wegiel brunatny i koks	-	6538
3	Rudy	-	2632
4	Kruszywa i zwir	1256854	124752
5	Piasek	25617	1397
6	Ropa i przetwory z ropy	2585	272064
7	Metale i wyroby z metali	67668	24884
9	Cement	-	130436
10	Nawozy	1075	39737
11	Inne art. chemiczne	107529	15562
12	Zboza	399	8226
13	Ziemniaki	70	102
14	Buraki cukrowe	24573	104029
15	Inne plody i przetw. rolne	1522	17347
16	Drewno i wyroby z drewna	263680	11251
17	Pozostale towary	30236	16754
	R A Z E M	1.799 171	1.399 281
0	Próżny tabor za listami przewozów	5196 wag.	7770 wag.

Zródło: obliczenia własne na podstawie danych CIK

Na ogólna wielkosc nadawanych w 2000 roku ladunków w województwie podlaskim równa 1.780 tys. ton: 70% to kruszywa, 15% drewno i wyroby z drewna, 15% pozostale grupy ladunkowe.

W odbiorach na ogólna wielkość 1399 tys. ton: 44% to węgiel, 19% ropa i przetwory – głównie oleje opalowe i napędowe, 9% cement, 9% kruszywa, 29% wszystkie pozostałe ładunki

Rejony nadan ładunków przedstawiono na mapie 5.

2. Struktura przewozów towarowych

2.1. Przewozy towarowe wagonowe

Podstawowa linia sieci kolejowej województwa podlaskiego jest linia nr 6 Warszawa – Tłuszcz – Białystok – Sokółka - Kuznica Białostocka - granica państwa, na której koncentrują się największe przewozy towarowe zarówno w pojedynczych wagonach, jak i w zwar- tych składach.

Dla przewozów wagonowych podstawowym węzłem tej linii na terenie województwa podlaskiego jest stacja Białystok gdzie pociągi:

- **ze stacji Warszawa Praga** dowoza do stacji Białystok ładunki dla rejonów:

- Białegostoku – 317 tys. ton,
- Elku – 315 tys. ton,
- Suwałk i na przejścia graniczne Trakiszki - Szestokai z centralnej, zachodniej i południowej Polski – 132 tys. ton,
- Sokółki i na przejścia graniczne Kuznica Białostocka - Bruzgi z centralnej, zachodniej i południowej Polski – 223 tys. ton,

- **ze stacji Zajaczkowo Tczewskie** przez Olsztyn i Elk dowoza do stacji Białystok ładunki z północnej Polski i portów w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni dla rejonów:

- Białegostoku – 162 tys. ton,
- Sokółki i na przejście graniczne Kuznica Białostocka – Bruzgi – 4 tys. ton.

W odwrotnym kierunku ładunki z rejonów Elku, Sokółki i Suwałk dowożone są do stacji Białystok, skąd rozwożone są pociągami:

- do Czeremchy – ładunki do rejonu Czeremchy i na przejście Siemianówka – Swisłocz – 27 tys. ton,
- do Warszawy – ładunki do centralnej, zachodniej i południowej Polski -529 tys. ton,
- do Zajaczkowa Tczewskiego- ładunki do Elku, Olsztyna i całej północnej Polski wraz z portami w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni – 217 tys. ton.

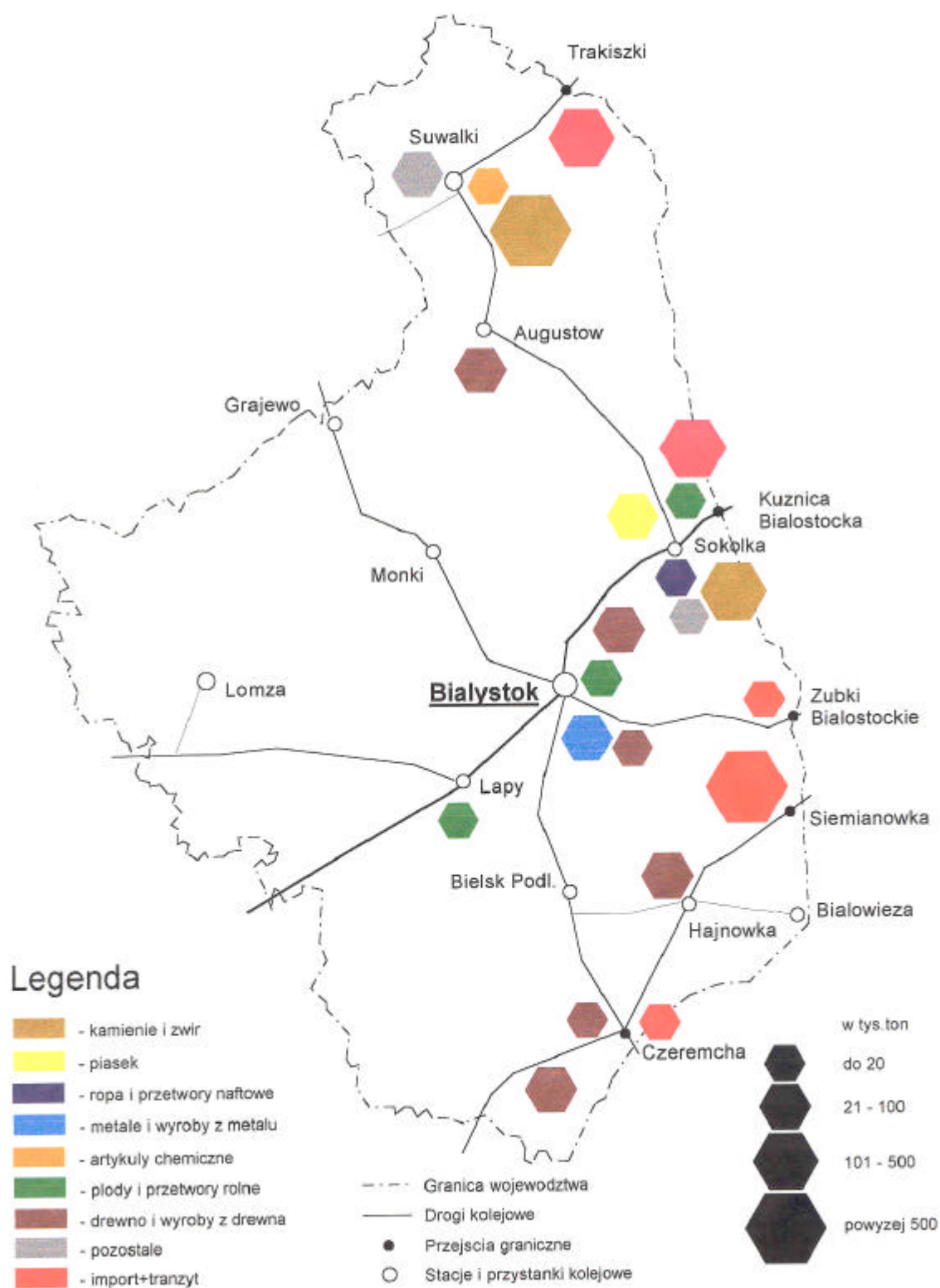
Drugą co do ważności linią kolejową województwa podlaskiego jest linia nr 31 Siedlce – Czeremcha – Siemianówka – Granica Państwa.

Podstawowym węzłem tej linii jest stacja manewrowa Czeremcha.

Do stacji tej dowożone są ładunki dla stacji Siemiatycze, Czeremcha, Hajnówka, Narewka i Siemianówka oraz na przejście graniczne Siemianówka – Swisłocz:

- ze stacji Białystok - z rejonów Białegostoku, Elku, Sokółki i Suwałk – 41 tys. ton,
- ze stacji Siedlce - z rejonów Siedlec i Lukowa – 2 tys. ton,
- ze stacji Warszawa Praga - z całej Polski z wyjątkiem sąsiednich rejonów Białegostoku, Siedlec, Lukowa – 44 tys. ton.

Mapa nr 5. Rejony nadania ważniejszych ładunków w województwie podlaskim.



Ladunki nadane w tym rejonie oraz przyjeździe przez przejście Siemianówka – Swisłocz zbierane są w stacji Czeremcha skąd wysyłane są:

- do stacji Białystok – ładunki do rejonu Białegostoku, Sokółki, Suwałk i Elku – 17 tys. ton,
- do stacji Bielsk Podlaski – 145 tys. ton,
- do stacji Siedlce – ładunki do rejonu Siedlec i Łukowa – 1 tys. ton,
- do stacji Warszawa Praga – ładunki do całej Polski z wyjątkiem sąsiednich rejonów – 191 tys. ton.

Linia nr 52 Lewki – Hajnówka – Białowieża Pałac jest zamknięta dla przewozów towarowych.

Ladunki do mniejszych stacji ładunkowych w rejonach ciężenia stacji manewrowych rozwożone są pociągami zdawczymi. Pojedyncze wagony z małych stacji ładunkowych zbierane są do stacji manewrowych a dopiero stamtąd przewożone dalej.

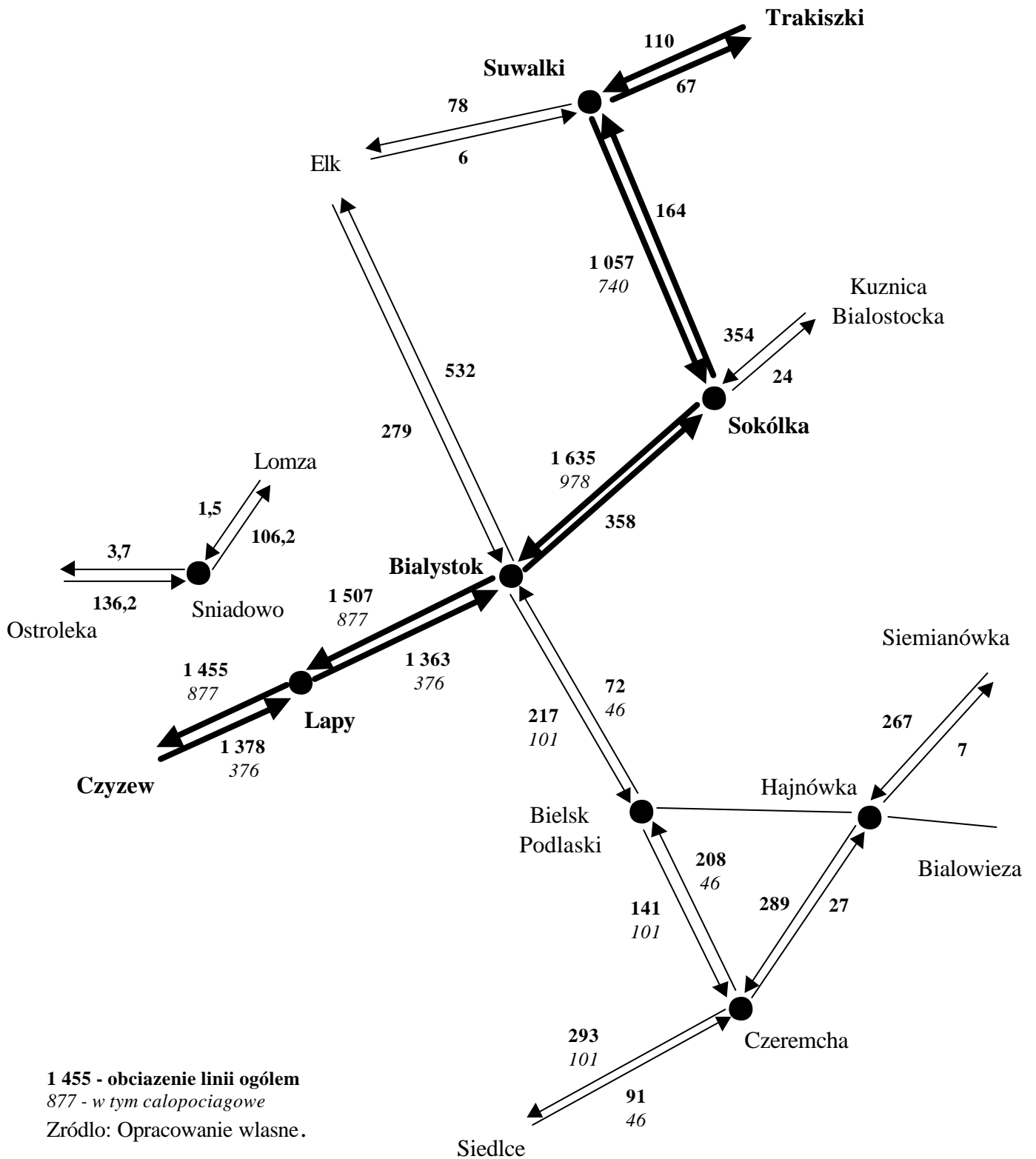
2.2. Przewozy całopociągowe

Po sieci kolejowej województwa podlaskiego w latach 2000/2001 kursowało:

- 5 pociągów stałych z kruszywami ze stacji Las Suwalski, tym:
 - 4 pociągi do Warszawy – ok. 740 tys. ton,
 - 1 pociąg do Lublina przez Białystok, Bielsk Podlaski, Czeremcha, Siedlce – 101 tys. ton,
- 1 pociąg dodatkowy ze zwirem ze stacji Sokółka do Warszawy – ok. 238 tys. ton,
- 1 pociąg dodatkowy ze zwirem ze stacji Czeremcha do Warszawy – ok. 24. tys. ton,
- 1 pociąg stały z węglem ze Śląska do stacji Białystok Fabryczny – ok. 370 tys. ton,
- 1 pociąg dodatkowy z cementem z Chełma do stacji Białystok – ok. 46 tys. ton.

Wielkość obciążenia potokami ładunków odcinków linii kolejowych z uwzględnieniem przewozów całopociągowych zilustrowana została na Schemacie 5.

**Obciążenie odcinków linii przewozami ładunków w 2000 r.
(w tysiącach ton)**



2.3. Przewozy próżnych wagonów

W 2000 r. do stacji Las Suwalski dowieziono 17 466 próżnych weglarek pod zaladunek zwiru i kruszyw z czego:

- z rejonu Warszawy przez Bialystok, Sokólke 14 803, z czego ok. 9000 w zwartych skladach,
- z rejonu Lublina przez Siedlce, Czeremche, Bialystok, Sokólke 1 928,
- z rejonu Czeremchy 594 .

Do stacji Sokólka dowieziono:

- 4.478 próżnych weglarek pod zaladunek zwiru – z rejonu Warszawy,
- 2.317 próżnych cystern za listami przewozowymi – pod zaladunek chemikaliów z calej Polski przez Warszawe, Bialystok.

Do przejsc granicznych dowieziono pod przeladunek:

- do stacji Kuznica B. – 2.796 wagonów (glównie cystern),
- do stacji Trakiszki – 837 wagonów,
- do stacji Siemianówka – 2.940 wagonów (w tym 1.880 za listami przewozowymi).

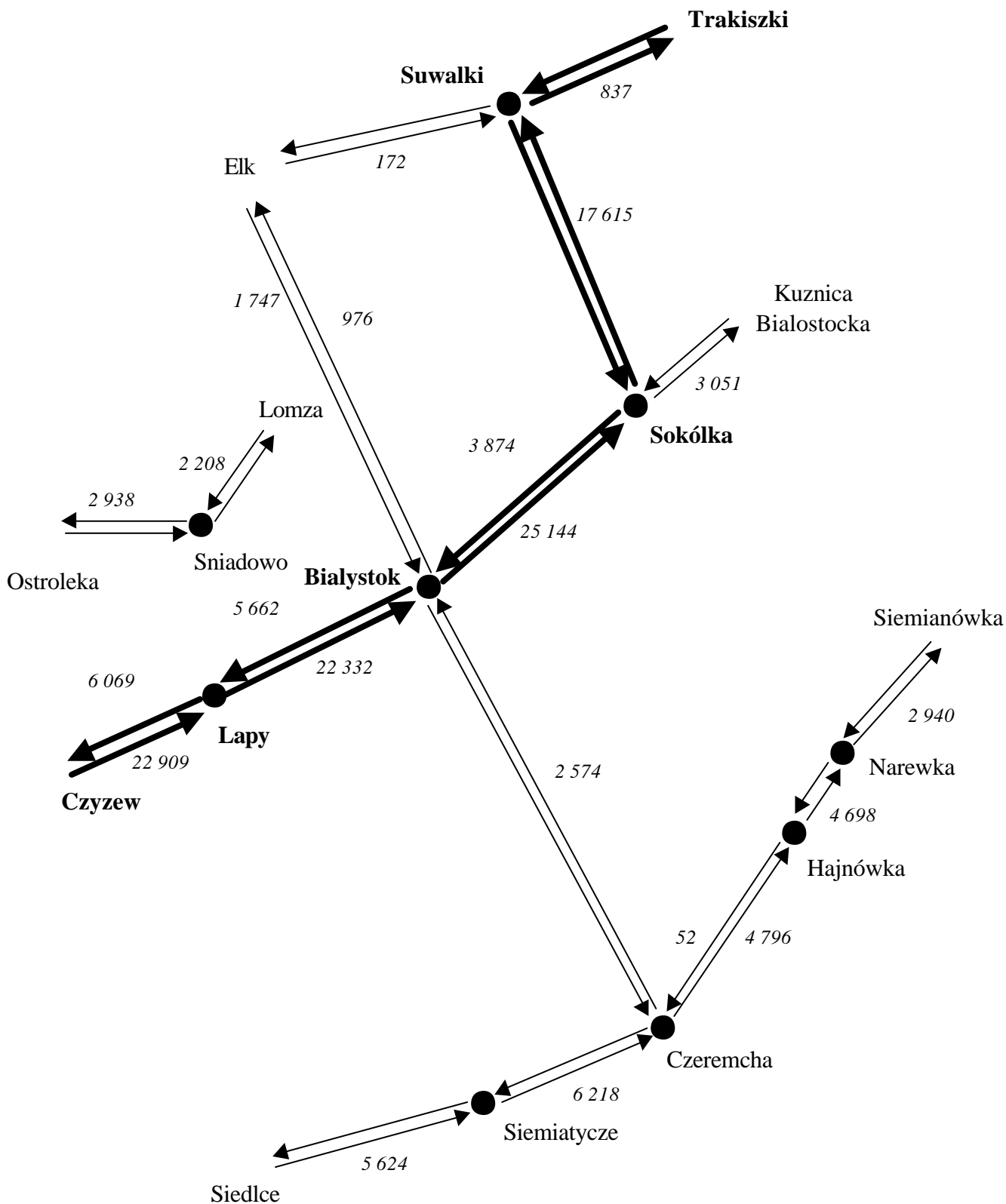
W kierunku odwrotnym mamy przewozy:

- próżnych cystern po paliwach z Bialego stoku, Elku, Grajewa, Olecka, Sokólki, Lapy w dwu kierunkach:
 - przez Lapy, Malkinie do Plocka Trzepowa i skladnic paliw w centralnej Polsce,
 - przez Elk do Gdanska Olszynki i portów.
- próżnych cementowagonów z rejonu Bialelegostoku do Ozarowa i Chelma.

Wielkosc przewozów próżnych wagonów z Lomzy, Sniadowa, Zambrowa w kierunku Ostroleki wyliczono z bilansu wagonów wyladowywanych i zaladowywanych w tych stacjach.

Obciazenie linii przewozami próżnych wagonów zilustrowano na Schemacie 6.

Obciążenie odcinków linii przewozami próżnych wagonów
w 2000 r. (wg liczby wagonów)



2.4. Struktura rodzajowa nadan i odbiorów w komunikacji krajowej

Struktura przewozów towarowych w komunikacji krajowej - **nadania**

Ogółem nadania krajowe	<i>Calopociagowe</i>	<i>Wagonowe</i>	<i>Kombinowane</i>	<i>Próżny tabor</i>
	tys. ton			wagony
1799,2	1079.0	720.2	-	13730
100,00%	60,00%	40,00%	-	-

Struktura przewozów towarowych w komunikacji międzynarodowej (z tranzytem) – **nadania**

Ogółem nadania międzynarodowe	<i>Calopociagowe</i>	<i>Wagonowe</i>	<i>Kombinowane</i>	<i>Próżny tabor</i>
	tys. ton			wagony
1263,3	-	1220	43,3	9940
100,00%	-	96,60%	3,40%	-

Struktura przewozów towarowych w komunikacji krajowej - **odbioru**

Ogółem odbioru krajowe	<i>Calopociagowe</i>	<i>Wagonowe</i>	<i>Kombinowane</i>	<i>Próżny tabor</i>
	tys. ton			wagony
1399,3	422	977,3	-	7770
100,00%	30,16%	69,84%	-	-

Struktura przewozów towarowych w komunikacji międzynarodowej - **odbioru**

Ogółem odbioru międzynarodowe	<i>Calopociagowe</i>	<i>Wagonowe</i>	<i>Kombinowane</i>	<i>Próżny tabor</i>
	tys. ton			wagony
1215,7	-	1209,7	6	12168
100,00%	-	95,50%	0,50%	-

Zródło: Opracowanie własne.

3. Prognoza popytu na przewozy towarowe

Przewozy po liniach województwa w 2000 r. zdominowane były przez przewozy:

- kruszyw – 1.257 tys. ton. (70% nadan),
- węgla dla ciepłowni i ludności – 863 tys. ton (44 % odbiorów), z czego 623 tys. ton z kraju i 223 tys. ton z importu,
- olejów napędowych, opalowych i benzyn – 285 tys. ton z czego 272 tys. ton z kraju (19% odbiorów) i 13 tys. ton z importu,

- drewna i wyrobów z drewna – 264 tys. ton (15% nadan),
- artykułów chemicznych – 285 tys. ton - głównie z importu.

Przewozy pozostałych produktów mają raczej marginalne znaczenie.

Przewozy kruszyw - determinowane są przez poziom budownictwa przemysłowego i mieszkaniowego, na którym obecnie jest zastój i nic nie wskazuje na wyraźną zmianę w najbliższych latach. Z wyjątkiem nadan na stacji Sokółka, gdzie obserwowany jest od 3 lat systematyczny wzrost, na pozostałych stacjach widoczny jest spadek nadan. Kopalnie na terenie województwa wysyłają kruszywa i żwir na rynek warszawski.

Na rok 2005 przewiduje się nadania kruszyw na poziomie średniej z 3 ostatnich lat ze stacji:

- Las Suwalski – 1.278 tys. ton,
- Sokółka – 214 tys. ton,
- Czeremcha – 47 tys. ton,
- RAZEM – 1.539 tys. ton.

W 2015 roku można się spodziewać wzrostu przewozów – z racji konieczności rozwoju budownictwa, budowy autostrad, nowych inwestycji, ale ograniczeniem może tu być przepustowość linii lub wyczerpywanie się obecnie eksploatowanych złóż. Na rok 2015 przewiduje się nadania na poziomie maksymalnym z ostatnich 3 lat dla stacji:

- Las Suwalski – 1.729 tys. ton
- Sokółka – 250 tys. ton
- Czeremcha – 70 tys. ton
- RAZEM – 2.049 tys. ton

Przewozy węgla – do 2005 r. nie przewiduje się większych zmian. Ciężko będzie spalać mniej więcej stałą ilość węgla, przewozy dla innych odbiorców osiągnęły już bardzo niski poziom, a nie widać czynników mogących zwiększyć zarówno potrzeby jak i przewozy tej grupy towarowej transportem kolejowym. Na 2015 r. można przewidzieć wzrost przewozów węgla do poziomu z połowy lat 90-tych, spowodowany nieuniknionym powrotem węgla z transportu samochodowego na kolejowy. Na 2015 r. przewiduje się przewozy na poziomie około 1.400 tys. ton.

Przewozy olejów napędowych, opalowych i benzyn – na najbliższe lata można się spodziewać systematycznego wzrostu związanego z rozwojem transportu samochodowego. Na 2005 r. przewiduje się przewozy na poziomie ok. 350 tys. ton, a na 2015 r. - około 400 tys. ton

Przewozy drewna i wyrobów z drewna – na najbliższe lata przewiduje się minimalny wzrost przewozów, głównie wyrobów z drewna, natomiast przewozy drewna kopalnianego, słupów itp. na tym samym poziomie. Przewiduje się jednakże wzrost importu tych produktów. W roku 2005 przewozy tej grupy ładunków będą się prawdopodobnie kształtować na poziomie średnim z 3 ostatnich lat, tj. - 266 tys. ton, a na 2015 r. – 320 tys. ton.

Przewozy artykułów chemicznych - są to głównie przewozy od stacji granicznych w głąb kraju lub po przeladunku ponownie nadane już w komunikacji krajowej, w tym także do stacji województwa. W skali kraju obserwowane są od 1991 r. wahania (rzędu 0,6 mln ton) wielkości przewozów ładunków tej grupy na poziomie 9,1 mln ton. Brak jest danych do prognozowania większych zmian tych przewozów. Z reguły są to ładunki niebezpieczne i ich przewóz podlega ograniczeniom. Są to produkty, które w krajach zachodnich i u nas chętniej się kupuje niż produkuje, stąd import z krajów WNP. W tej sytuacji na 2005 i 2015 r. przewiduje się przewozy na poziomie średniej z 3 ostatnich lat tj. - 155 tys. ton.

Pozostałe ładunki – tak nadawane jak i odbierane na stacjach województwa podlaskiego wykazują w ostatnich 4 latach systematyczny spadek rzędu średnio 5% rocznie. Obecnie, w perspektywie do 2005 r., nie widac możliwości odwrócenia tej tendencji. Można się tylko spodziewać złagodzenia tego spadku. Nie widac jednak możliwości powrotu do poziomu z lat 1996-98. W 2000 r. przewozy ładunków pozostałych kształtowały się w województwie na poziomie:

- nadanie – 170 tys. ton
- odbiory – 504 tys. ton.

Na 2005 r. przewiduje się:

- nadania – 165 tys. ton,
- odbiory – 488 tys. ton.

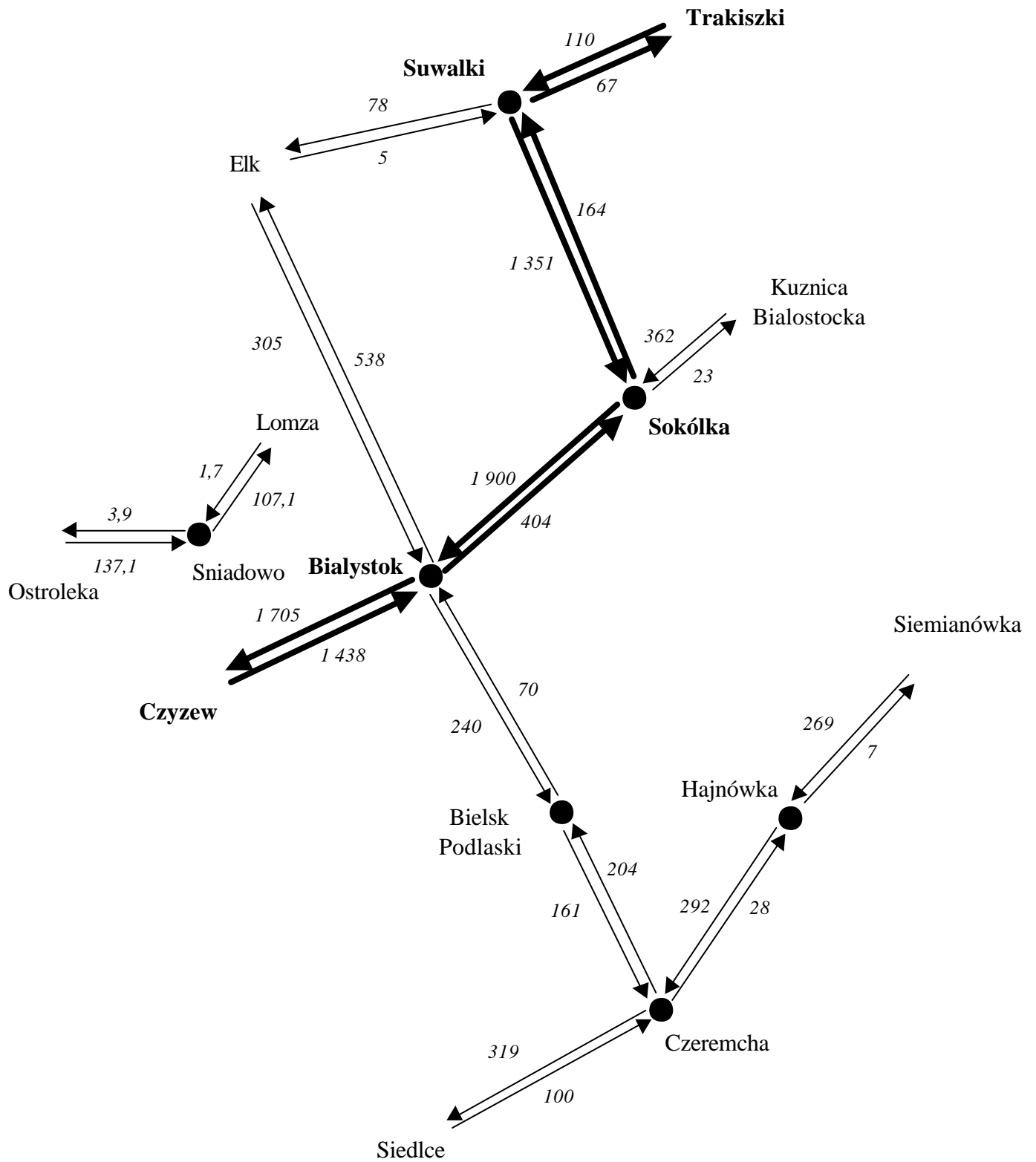
Na 2015 r. przewiduje się odwrócenie tendencji spadkowej oraz lekki wzrost spowodowany powrotem części ładunków do transportu kolejowego oraz wzrostem przewozów międzynarodowych. Należy jednak zauważyć równoczesną tendencję do spadku transportochłonności gospodarki, co w efekcie nie powinno dać zbyt wielkich przyrostów przewozów ponad obecny poziom.

Z tego względu analizowane wielkości przewozów będą się kształtować jak poniżej:

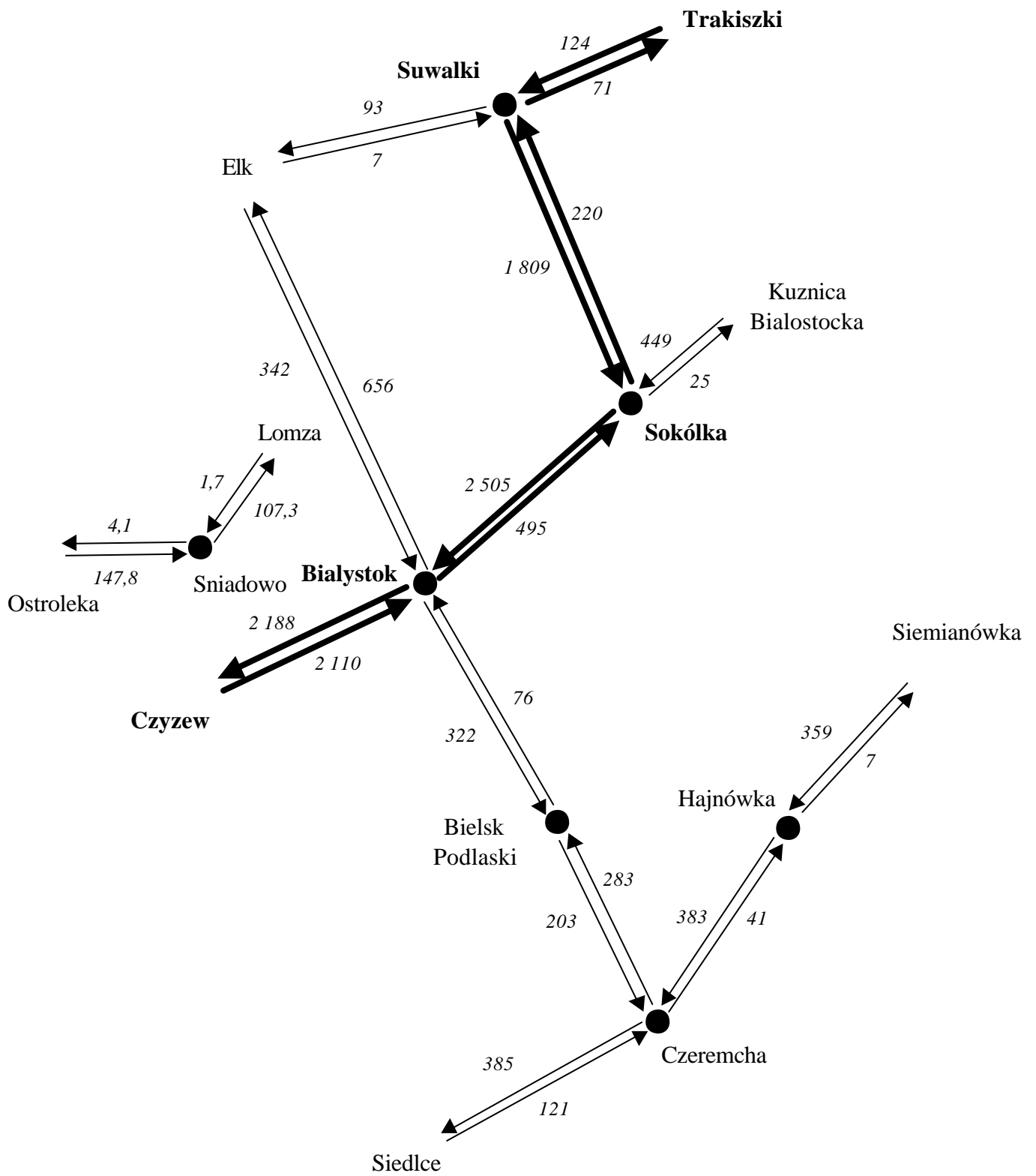
- nadania – 187 tys. ton (wzrost o 10,0 %),
- odbiory – 533 tys. ton (wzrost o 5,7 %).

Wykorzystując przedstawione wielkości wykonania przewozów najważniejszych dla województwa ładunków, wskaźniki ich wzrostu lub spadku określono prognozy obciążenia odcinków linii potokami ładunków dla 2005 i 2015 r., przedstawione na Schematach nr 7 i 8, gdzie obciążenie odcinków zostało obliczone z wykorzystaniem zasad kierowania wagonów wg Służbowego Rozkładu Jazdy 2000/2001.

Prognoza obciążenia odcinków linii przewozami ładunków
w 2005 r. (w tysiącach ton)



**Prognoza obciążenia odcinków linii przewozami ładunków
w 2015 r. (w tysiącach ton)**



Rozdział VI

Przewozy kolejowe przez przejścia

1. Charakterystyka kolejowych przejść granicznych

- **Na granicy Polsko – Białoruskiej** znajdują się cztery kolejowe przejścia graniczne:
Kuznica Białostocka – Bruzgi,
Zubki Białostockie – Berestowica,
Siemianówka – Swisłocz,
Czeremcha – Wysokolitovsk.

Przejście w **Kuznicy Białostockiej** leży na ciągu transportowym St. Petersburg – Wilno – Grodno – Białystok – Warszawa – Berlin.

Linia kolejowa z Kuznicy Białostockiej do Sokółki ma połączenie do Suwałk.

Przejście zlokalizowane jest na styku dwóch systemów sieci transportowych o różnych szerokościach torów - europejskiego (PKP) i szerokiego (BC). Przejście obsługuje ruch pasażerski i towarowy międzynarodowy i lokalny. Odprawa celno-paszportowa pasażerów jest prowadzona oddzielnie przez służby polskie i białoruskie. Służby polskie dokonują odprawy na stacji Kuznica Białostocka lub w pociągu na odcinku Kuznica Białostocka – Lososna.

Odprawa celno-graniczna ładunków również dokonywana jest oddzielnie przez służby polskie i białoruskie. Służby polskie wykonują ją na stacji Kuznica Białostocka. Odprawa ładunków dotyczy głównie przesyłek wagonowych. Zamknięte jest przejście dla przesyłek wymagających kontroli weterynaryjnej i o masie powyżej 1000 kg w jednej sztuce przewozonej w wagonach krytych. Przeladunek jest dokonywany na torach o szerokości torów 1520 mm i dokonywany jest przez firmy niekolejowe.

Przejście **Zubki Białostockie - Berestowica** jest czasowo (od 1992 r.) zamknięte.

Możliwości odprawy ładunków istnieją dla przewozów węgla, zboża, towarów płynnych i sypkich, towarów w pojedynczych sztukach przeladowywanych z wagonów kolei 1520 mm do wagonów kolei 1435 mm i odwrotnie, po uzgodnieniu z koleją białoruską.

Przejście **Siemianówka - Swisłocz**

Otwarte tylko dla przesyłek wagonowych, zamknięte dla przesyłek wymagających kontroli fitopatologicznej, weterynaryjnej i powyżej 1000 kg w jednej sztuce, przewożonych w wagonach krytych

Przejście **Czeremcha – Wysokolitowski**

Na przejściu jest prowadzony ruch pociągów pasażerskich.

- **Na granicy polsko-litewskiej** znajduje się jedno przejście graniczne kolejowe

Trakiszki – Mackava

Przez to przejście odbywa się również ruch osobowy poprzez zainstalowane stanowisko przestawcze do automatycznego rozstawu kół system SUW 2000.

W komunikacji towarowej przejście jest otwarte dla przesyłek wagonowych, kontenerów, przesyłek materiałów niebezpiecznych. Zamknięte natomiast dla przeladunku towarów w stanie płynnym i sypkim oraz żywych zwierząt. Przeladunek towarów w obu kierunkach dokonywany jest na kolei o szerokości torów 1520 mm na stacji Sestokai.

2. Wielkosc przewozów tranzytowych pasazerskich i towarowych

Przewozy pasazerskie

Wielkosc ruchu osobowego na kolejowych przejsciach granicznych w 2000 roku:

z Bialorusia :

- Czeremcha – 46.000 osób, w tym obywatele polscy 7.000,
- Kuznica Bialostocka– 607.000 osób, w tym obywatele polscy 26.000,

z Litwa :

- Trakiszki - 22.000 osób, w tym obywatele polscy 3.000.

Dominujacy potok pasazerów w ruchu granicznym stanowią obywatele Bialorusi. Po przystapieniu Polski do UE i wprowadzeniu wiz dla obywateli WNP nastąpi obnizenie ruchu granicznego, co spowoduje spadek obrotów firm i osób fizycznych województwa.

Wielkosc ruchu granicznego na trzech kolejowych przejsciach: Kuznica Bialostocka, Trakiszki, Czeremcha, przedstawiaja tablice 49 i 50.

Przewozy towarowe

Towarowe przewozy miedzynarodowe przez przejścia graniczne w 2000 roku zostały zaprezentowane w tablicach nr 51, 52 i 53.

**Struktura rodzajowa przewozów międzynarodowych
Przewozy międzynarodowe na Wschód w 2000 roku**

tys. ton

Przejsca graniczne Przewozy	Trakiszki	Kuznica Bialostocka	Siemianówka
Struktura rodzajowa przewozów			
Eksport	44,8	36,2	2,9
Tranzyt	23	3	-
w tym kontenery	5,7	-	-
Struktura rodzajowa ładunków w eksporcie			
chemikalia	19,4	16,7	-
art. spozywcze	-	7,1	-
paliwa stale	6,7	-	-
metale i wyroby z metali	6,0	-	0,4
drewno i wyroby z drewna	5,6	2,8	1,5
pozostale	7,1	9,6	1,0
Razem	44,8	36,2	2,9

Przewozy międzynarodowe ze Wschodu w 2000 roku

tys. ton

Przejsca graniczne Przewozy	Trakiszki	Kuznica Bialostocka	Siemianówka
Struktura rodzajowa przewozów			
Import	94,6	391,3	620,5
Tranzyt	15,0	49,0	6,0
w tym kontenery	3,0	40,0	-
Struktura rodzajowa ładunków w imporcie			
wegiel	-	163,3	100,4
chemikalia	24,7	126,0	163,9
nawozy	-	21,8	258,0
art. spozywcze	-	-	-
kruszywa	-	-	64,2
paliwa stale	-	28,7	13,5
metale i wyroby z metali	1,9	6,8	-
drewno i wyroby z drewna	63,5	28,3	-
pozostale	1,5	16,4	20,5
Razem	94,6	391,3	620,5

Z przedstawionych danych wynika, że podstawowa masa towarowa koncentruje się na przejściach granicznych z Białorusią. W strukturze ładunków dominuje import towarów zwłaszcza węgla, nawozów i artykułów chemicznych. Na przejściu w Kuznicy Białostockiej przewieziono około 40 000 ton ładunków w kontenerach, w tranzycie do portów w Gdańsku i Kolobrzegu. Konieczna jest modernizacja przejść granicznych, aby zwiększyć możliwości ruchu towarowego.

3. Transport kombinowany

3.1. Informacje ogólne

Pojecie transport kombinowany oznacza, że główna część przewozu jest realizowana między terminalami przez transport kolejowy lub transport wodny, a dowozy i odwozy są wykonywane na krótkie odległości przez transport drogowy. W ten sposób występują funkcjonalne powiązania między różnymi uczestnikami łańcucha transportowego.

Celem rozwoju transportu kombinowanego jest zmiana struktury galeziowej na rynku transportowym poprzez przesunięcie części przewozów z transportu drogowego na przyjazne dla środowiska oraz życia i zdrowia człowieka galezie i systemy transportowe, w tym przede wszystkim na transport kolejowy, dla ograniczenia negatywnych skutków i kosztów zewnętrznych transportu drogowego - w tym m.in. poprzez wdrażanie koncepcji „tiry na tory” - które stwarza jedynie transport kombinowany.

Zarówno Unia Europejska²⁹ jak i Europejska Konferencja Ministrów Transportu³⁰ oraz Europejska Komisja Gospodarcza ONZ uznały rozwój transportu kombinowanego - jako alternatywny dla tradycyjnego transportu drogowego, zarówno z punktu widzenia konieczności ochrony środowiska jak i bezpieczeństwa ruchu - za priorytetowe zadanie ogólnoeuropejskiej polityki transportowej. Promowanie rozwoju transportu kombinowanego może przyczynić się w istotny sposób do rozwiązania obecnych i przyszłych problemów transportowych w Europie, w tym przede wszystkim poprzez:

- odciążenie nadmiernie zatłoczonej sieci drogowej i w konsekwencji wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie negatywnych, dla zdrowia i życia człowieka oraz środowiska, skutków i kosztów zewnętrznych powodowanych przez transport drogowy.

Fakt, że transport drogowy nie pokrywa pełnych kosztów społecznych, w tym degradacji środowiska, prowadzi do istotnych zakłóceń w konkurencji na rynku transportowym. Oznacza to, że na skutek zniekształconego mechanizmu cenowego, zdecydowana przewaga transportu kolejowego i transportu kombinowanego nad transportem drogowym w zakresie kosztów zewnętrznych nie ma uznania na rynku transportowym. W konsekwencji transport kolejowy i transport kombinowany przegrywają walkę z „tanszym” transportem drogowym na rynku przewozów towarowych.

W tej sytuacji, przyszłość transportu zależy od uczciwej konkurencji międzygaleziowej, przede wszystkim poprzez obciążanie wszystkich galezi transportu kosztami zewnętrznymi. Jest to konieczne, ponieważ tradycyjne środki administracyjne i ekonomiczno-finansowe okazały się niewystarczające dla stworzenia w miarę równych warunków wyjściowych dla rozwoju transportu kombinowanego i kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

3.2. Rynek transportu kombinowanego w Polsce

Transport kombinowany w Polsce charakteryzuje się niską dynamiką rozwoju. Pomimo wzrostu udziału przewozów kombinowanych w przewozach kolejowych ogółem z 0,3 % w 1993 r. do 0,9% w 1999 r. (1,751 mln ton w 1999 r.), to jest on bardzo niski

²⁹ Zob. J. Wronka z zespołem: *Program rozwoju transportu kombinowanego w Polsce do 2015 roku*. Temat OBE4-1260/2000. OBET, Szczecin-Warszawa, luty 2001.

³⁰ Zob. Wronka J., Żaloga E.: *Podstawowe kierunki rozwoju transportu kombinowanego w Europie – Analiza i ocena możliwości wdrożenia rekomendacji EKMT i EKG ONZ w polityce transportowej Polski w zakresie transportu kombinowanego*. Temat OBE4-1209/98. OBET Szczecin 1998.

w porównaniu z np. udziałami kolei niemieckich – (10,6%) i kolei francuskich – (14%), przy średniej europejskiej od 5 do 8,5%.

Do głównych podmiotów działających na rynku transportu kombinowanego w Polsce należą: PKP S.A., Towarzystwo Transportu Kombinowanego „POLKOMBI” S.A., „SPEDCONT” Spedycja Polska Sp. z o.o., Polzug Polska Sp. z o.o., POLCONT Sp. z o.o. (przedstawiciel Intercontainer-Interfrigo w Polsce), Cargosped, Trade Trans Spółka z o.o. oraz porty morskie Szczecin-Swinoujście, Gdansk i Gdynia – Bałtycki Terminal Kontenerowy.

Poza TTK „POLKOMBI” S.A., który jest typowym operatorem transportu kombinowanego, pozostałe firmy na rynku transportu kombinowanego w Polsce pełnią - oprócz funkcji operatora - również funkcje spedytorskie i przewozowe (operacje drogowe dowozu i odwozu do/z terminali), jak również operatora terminali będąc równocześnie ich właścicielami.

Wspomniane podmioty realizują przewozy kombinowane w relacjach międzynarodowych i krajowych, w systemie pociągów zwartych (blokowych), obsługujących regularne połączenia oraz w systemach przewozów rozproszonych (grupy wagonów i pojedyncze wagony).

Istotnym elementem systemu transportu kombinowanego są terminale, w tym głównie ich gęstość, lokalizacja i wyposażenie techniczne. W Polsce występują dwa typy terminali transportu kombinowanego: terminale drogowo-kolejowe i terminale drogowo-kolejowo-morskie. Brak jest terminali drogowo i/lub kolejowo/wodnych śródlądowych. W obsłudze przewozów kombinowanych w Polsce uczestniczy 22 terminali: 18 drogowo-kolejowych i 4 drogowo-kolejowo-morskie. Wskaźnik gęstości terminali – mierzony liczbą terminali na 1000 km linii kolejowych – wynosi 0,5 (w Niemczech 2,4, we Włoszech 1,4 i we Francji 1,3).

W Polsce istnieją dobre perspektywy dla rozwoju transportu kombinowanego, zarówno w odniesieniu do przewozów krajowych jak i międzynarodowych. W dużej mierze od polityki transportowej państwa zależy, czy będzie to rzeczywisty rozwój czy też stagnacja lub spadek przewozów kombinowanych z udziałem polskich podmiotów transportowych. Na rynku transportowym w Polsce dominują przewoźnicy drogowi wykonujący również przewozy na dalekie odległości, zwłaszcza w ruchu międzynarodowym (w obsłudze obrotów polskiego handlu zagranicznego i w tranzycie). Do rosnących dynamicznie przewozów drogowych nie są dostosowane ani drogi kołowe ani drogowe przejścia graniczne, co powoduje spadek bezpieczeństwa ruchu, rosnące zużycie istniejącej infrastruktury drogowej, długi czas oczekiwania pojazdów na granicy oraz wzrost negatywnych skutków i kosztów zewnętrznych transportu drogowego.

Wdrażanie i rozwój transportu kombinowanego pozwoli na wyeliminowanie prawie w całości strat powodowanych przez długotrwałe oczekiwania pojazdów drogowych na przejściach granicznych oraz na znaczne obniżenie kosztów zewnętrznych transportu.

W obecnych warunkach, do korzyści makroekonomicznych transportu kombinowanego w Polsce, nie można zaliczyć zmniejszenia wydatków budżetowych na budowę i utrzymanie dróg z uwagi na generalnie zły stan sieci drogowej oraz brak autostrad i dróg ekspresowych.

Spadek kolejowych przewozów towarowych na początku lat 90-tych spowodował powstanie poważnych rezerw zdolności przewozowej transportu kolejowego (zarówno infrastruktury liniowej jak i punktowej) - co oznacza duże możliwości przejścia przez kolej części przewozów z transportu drogowego w systemie transportu kombinowanego. Należy jednak podkreślić, że zarówno działający na polskim rynku operatorzy transportu kom-

binowanego jak i PKP S.A. nie będą w stanie sami zapewnić wysokiej i konkurencyjnej – w stosunku do transportu drogowego - jakości usług transportu kombinowanego i tym samym przyczynić się do jego zasadniczego rozwoju. Jeśli system transportowy w Polsce ma się rozwijać zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i zrównoważonego przemieszczania koniecznym jest wprowadzenie kompleksowych środków promujących rozwój transportu kombinowanego.

Do podstawowych korzyści transportu kombinowanego należy zaliczyć:

- zmniejszenie wydatków budżetowych na budowę i utrzymanie sieci drogowej oraz na urządzenia poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- eliminowanie strat powodowanych przez skażenie powietrza, wypadki drogowe, etc.
- eliminowanie długotrwałych oczekiwań pojazdów drogowych na przejściach granicznych, co ma szczególnie istotne znaczenie dla usprawnienia obsługi polskiego handlu zagranicznego.

Należy mieć świadomość, że wdrożenie niektórych instrumentów stymulujących rozwój transportu kombinowanego przyniesie z jednej strony korzyści makroekonomiczne w postaci zmniejszenia kosztów społecznych transportu, ale z drugiej strony spowoduje zmniejszenie dochodów budżetowych.

3.3. Uwarunkowania rozwoju transportu kombinowanego

Organizacja i funkcjonowanie przewozów kombinowanych w systemie kolej-droga wymagają spełnienia następujących podstawowych warunków:

- 1) naturalnym i potencjalnym rynkiem (do przejeżdżania) dla transportu kombinowanego są ładunki drobnicowe przewożone transportem samochodowym na dalekie odległości (powyżej 500 km);
- 2) eksploatacja terminalu z pełnym wyposażeniem i przystosowanym do obsługi jednostek ładunkowych (kontenery, nadwozia wymienne i naczepy) oraz zlokalizowanym w rejonie maksymalnego ciśnienia potoków przewozowych lub przynajmniej towarowej stacji kolejowej przystosowanej do obsługi jednostek ładunkowych (plac utwardzony, dźwig samojezdny, rampa ruchoma, etc.);
- 3) przewozy jednostek ładunkowych między terminalami są wykonywane transportem kolejowym w technologii zwartych pociągów (pociągi wahadłowe, blokowe) lub co najmniej w grupach wagonów;
- 4) dowozy i odwozy jednostek ładunkowych w relacjach nadawca/odbiorca – terminal są wykonywane przez transport samochodowy, na możliwie najkrótszą odległość (maksymalnie do 100 km w linii prostej);
- 5) przewozy w pełnym łańcuchu transportowym są organizowane i monitorowane przez operatora transportu kombinowanego;
- 6) minimalna odległość przewozu jednostek ładunkowych między terminalami wynosi 500 km (przewozy poniżej tej odległości są nieopłacalne oraz cenowo niekonkurencyjne w stosunku do transportu drogowego);
- 7) zapewniona jest podaż odpowiedniej ilości ładunków (drobnicowych – czyli podatnych do transportu kombinowanego) w jednostkach ładunkowych w konkretnych relacjach przewozowych (między terminalami); przyjmuje się, że dla zorganizowania stałych i regularnych połączeń transportu kombinowanego konieczne są potoki ładunków w wysokości minimum 120-130 tys. ton rocznie w relacji powyżej 500 km – co umożliwi uruchomienie 4-5 pociągów w tygodniu.

Istniejące uwarunkowania rozwoju transportu kombinowanego w województwie podlaskim są następujące:

- brak jest operatora transportu kombinowanego;
- nie ma terminalu transportu kombinowanego;
- w regionie funkcjonują różne firmy transportowe i spedycyjne, w tym m.in.: PKP SA, FF FRACHT Sp. z o.o. (oddziały w Białymstoku i w Suwałkach), Przedsiębiorstwo Obsługi PKS S.A. (Zakład w Białymstoku), TRADE TRANS Sp. z o.o. (oddział w Białymstoku), PTS „Spedpol” Sp. z o.o., „Trans-Mlecz”, „Telmex”, „An-Trans” Sp. z o.o., TRANSCAR Sp. z o.o., BOJAR (transport międzynarodowy i krajowy), KOMIREX s.c. - które jednak nie oferują usług w zakresie transportu kombinowanego;
- na rynku transportowym w województwie dominują przewoźnicy drogowi wykonujący również przewozy na dalekie odległości, zwłaszcza w ruchu międzynarodowym;
- przewozy jednostek transportowych, głównie kontenerów, są wykonywane w tranzycie w relacji Grodno - Gdańsk;
- potencjalni klienci transportu kombinowanego nie są w pełni świadomi korzyści tej formy transportu a spedytorki i przewoźnicy drogowi postrzegają transport kombinowany jako przede wszystkim konkurenta na rynku transportowym.

Dla oszacowania potencjalnego popytu na transport kombinowany w województwie podlaskim przyjęto następujące założenia i dane wyjściowe:

- 1) potencjalnym rynkiem (do przejeżdżania) dla transportu kombinowanego są towarowe przewozy samochodowe wykonywane na dalekie odległości (powyżej 500 km);
- 2) z uwagi na to, że brak jest jakichkolwiek danych (publikowanych i niepublikowanych) o międzynarodowych przewozach ładunków transportem samochodowym w jednostkach transportowych typowych dla technologii transportu kombinowanego (w tym przede wszystkim w kontenerach) w układzie przestrzennym (wg państw i regionów Polski) - koniecznym było oszacowanie, przy wykorzystaniu wyników międzynarodowych badań podatności ładunków w grupach NST/R na ten rodzaj przewozów jako odsetki prawdopodobnego „skonteneryzowania” grup ładunków w eksporcie i imporcie do i z województwa podlaskiego; przy szacunkach uwzględniono więc jedynie ładunki z grup o wysokiej i średniej podatności na technologie transportu kombinowanego, czyli zgodnie z międzynarodową klasyfikacją ładunków NST/R:
 - ładunki o wysokiej podatności - grupy: **0** (produkty pochodzenia roślinnego, lesnego i zwierzęta żywe); **1** (artykuły żywnościowe i pasze zwierzęce); **8** (artykuły chemiczne, chemikalia, substancje chemiczne) i **9** (maszyny, wyposażenie transportu, sprzęt transportowy, artykuły przetworzone, gotowe produkty przemysłowe, etc.);
 - ładunki o średniej podatności - grupy: **5** (wyroby i produkty metalowe); **7** (nawozy sztuczne podatne na jednostkowanie) i **10** (produkty i przetwory naftowe);
- 3) przyjęto, jako podstawę do szacunków, wielkość i strukturę ładunków podatnych na technologie transportu kombinowanego przewożonych transportem samochodowym w następujących układach:
 - a) przewozy międzynarodowe (eksport, import) do i z województwa podlaskiego (w tym do i z byłego województwa białostockiego – jako możliwie najniższego poziomu agregacji obszarowej) - na podstawie danych źródłowych z CIHZ za 1999 r.;
 - b) z uwagi na relatywnie krótkie odległości krajowych przewozów drogowych do i z województwa podlaskiego (ok. 118 km, przy wymogu dla transportu kombino-

wanego -500 km) przyjęto hipotetycznie, że ok. 10% tych przewozów może dotyczyć do transportu kombinowanego; należy mieć świadomość, że podstawa dla tych 10% jest wielkość przewozów wykonywanych jedynie przez przewoźników zatrudniających powyżej 9 osób -co oznacza, że nie uwzględniono ok. 70% rynku krajowych przewozów drogowych; wynika to z faktu, że brak jest jakichkolwiek danych (nawet szacunkowych) o przewozach realizowanych przez drobnych i z reguły prywatnych przewoźników zatrudniających poniżej 9 osób;

- 4) w przewozach kolejowych do i z województwa podlaskiego uwzględniono krajowe ładunki przewożone w kontenerach i w pojedynczych wagonach lub grupach wagonów, czyli w systemie rozproszonym i to jako jedynie uzupełnienie potoków samochodowych do przejęcia przez transport kombinowany;

Wyniki szacunków przedstawiono w tabelicy 54 w załączeniu.

Oszacowane wielkości stanowią jedynie potencjalny rynek dla transportu kombinowanego, przy czym przyjmuje się z reguły, że ok. 10-15% potencjalnego rynku może być przejęte przez transport kombinowany, co w tym przypadku stanowi wielkość 77,1 tys. ton-115,6 tys. ton. Należy jednak podkreślić, że wielkość potencjalnego rynku dla transportu kombinowanego w województwie podlaskim została oszacowana w układzie ciążenia obszarowego (czyli w systemie rozproszonym) a nie punktowego.

W związku z tym, **konieczne jest podjęcie szczegółowych badań** w celu oszacowania wielkości potoków samochodowych w określonych relacjach lub korytarzach transportowych do/ z województwa podlaskiego i dopiero na tej podstawie można by ocenić realny popyt na transport kombinowany.

Jeśli w wyniku badań okaże się, że są potoki przewozów ładunków transportem drogowym (średnio 130-150 tys. ton w roku) cięższe np. do rejonu miasta Białystok (w promieniu 50 km od miasta) to przy spełnieniu wymienionych warunków można przyjąć, że w ciągu 6-8 lat jest możliwe przejęcie tej wielkości ładunków przewożonych transportem drogowym przez transport kombinowany.

Potencjalne źródło kolejowych przewozów kontenerów i jednostek ładunkowych stanowią przewozy tranzytowe. Przewozy ładunków w kontenerach transportem kolejowym do/z kolejowych przejść granicznych w województwie podlaskim wynosiły w 2000 r. ok. 46 980 ton, w tym prawie 40 tys. ton z Kuznicy B. do portu Gdynia.

3.4. Kształtowanie rynku transportu kombinowanego

Scenariusz rozwoju transportu kombinowanego powinien zawierać następujące elementy:

1. Kształtowanie rynku transportu kombinowanego w województwie:

- oszacowanie potencjalnego popytu na transport kombinowany w układzie potoków ruchu w konkretnych relacjach (połączeniach) transportowych;
- opracowanie regionalnego Programu rozwoju transportu kombinowanego;
- stworzenie centrum operatora transportu kombinowanego w regionie;
- konsolidacja przewoźników i spedytorów drogowych dla obsługi rynku transportu kombinowanego w regionie.

2. Budowa nowoczesnego terminalu transportu kombinowanego - jako centrum obsługi przewozów kombinowanych w regionie. Jest to podstawowy warunek i czynnik rozwoju transportu kombinowanego w województwie.

3. Wdrożenie nowoczesnych systemów informacyjnych w całym łańcuchu transportowym, obejmującym spedytorów, przewoźników lądowych i operatorów terminali lądowych;
4. Promowanie rozwoju transportu kombinowanego w regionie poprzez działania marketingowe, kampanie informacyjna oraz tworzenie korzystnych warunków organizacyjnych i ekonomiczno-finansowych.

Powyższe zadania powinny być realizowane w ramach Regionalnego Programu Rozwoju Transportu Kombinowanego, którego celowość opracowania jest zasadna.

Budowa nowoczesnego terminalu transportu kombinowanego jest podstawowym warunkiem i czynnikiem rozwoju transportu kombinowanego w województwie, który zgodnie z rozwiązaniami i tendencjami międzynarodowymi, powinien być centralnym punktem przyszłego Centrum Logistycznego.

Realizacja tego zadania będzie wymagała udziału finansowego budżetu państwa, budżetów lokalnych oraz podmiotów gospodarczych działających w regionie.

Istnieje możliwość wykorzystania regulacji UE o finansowaniu sieci transeuropejskiej transportu kombinowanego w odniesieniu do budowy infrastruktury terminalowej, które dotyczy współfinansowania terminali publicznych będących własnością kolei, terminali będących własnością i zarządzanych przez operatorów publicznych „powołanych” przez państwo oraz terminali nowo budowanych, przy udziale publicznych środków finansowych (budżet centralny i/lub budżety lokalne). Pomoc finansowa państwa do budowy oraz wyposażenia i zakupu urządzeń przeładunkowych dla terminali publicznych - mogłaby mieć formę dotacji (bezpośrednich), zapewnienia korzystnych kredytów i pożyczek, przejęcia części spłat oprocentowania, etc.

Podstawowym zadaniem regionalnego operatora transportu kombinowanego byłoby zorganizowanie rynku w województwie - konsolidacja firm transportowych i spedycyjnych. Drugim zadaniem operatora powinno być opracowanie systemu stałych połączeń krajowych i międzynarodowych przewozów kombinowanych.

Rozwój transportu kombinowanego w województwie podlaskim pozwoli na osiągnięcie następujących korzyści:

- 1) stworzenie nowoczesnego i konkurencyjnego, w skali krajowej i międzynarodowej, systemu przewozów kombinowanych – dostosowanych do wymogów i standardów UE oraz zintegrowanego z siecią krajową i europejską.
- 2) generowanie potoków przewozów międzynarodowych z państwami bałtyckimi.
- 3) konsolidacja i wzrost konkurencyjności firm transportowych i spedycyjnych w regionie – w ramach systemu przewozów kombinowanych.
- 4) odciążenie sieci drogowej z ciężkiego ruchu samochodowego i znacząca redukcja negatywnych – dla środowiska i życia człowieka - skutków i kosztów zewnętrznych transportu drogowego.
- 5) stworzenie możliwości i podstaw do wykorzystania funduszy unijnych (Programy: PACT i MARCO POLO) na rozwój infrastruktury transportu kombinowanego i nowych połączeń przewozowych – zgodnie z przyjętą w polityce transportowej UE zasadą promowania rozwoju przyjaznych środowisku galezi i technologii transportu.

Uzasadnione jest zatem przesunięcie części przewozów z transportu drogowego na transport kombinowany – jako przyjazny dla środowiska system transportowy, zgodnie z zasadami zrównoważonego jego rozwoju. Istniejące rezerwy zdolności przewozowej transportu kolejowego - oznaczają możliwości przejęcia przez kolej części przewozów z transportu

drogowego w systemie technologii transportu kombinowanego, a planowana modernizacja międzynarodowej linii kolejowej E 75: Warszawa – Białystok – Sokółka – Suwałki - Trakiszki (w ramach korytarza nr I przebiegającego przez województwo podlaskie) - stwarza korzystne warunki dla rozwoju przewozów kombinowanych w regionie. Wyniki szacunków potencjalnego popytu na usługi transportu kombinowanego, pomimo wskazanych ograniczeń, są obiecujące. W związku z tym, **zasadnym jest aby władze samorządowe województwa podlaskiego uwzględniły w strategii i programie rozwoju transportu do 2015 roku potrzeby rozwoju transportu kombinowanego.**

Rozdział VII

Misja harmonijnego rozwoju transportu kolejowego

1. Rola kolei w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu

Rola transportu kolejowego jest zaspokajanie społecznych, ekonomicznych i środowiskowych potrzeb ludności. Rozwój kolei może dodatnio wpływać na wzrost uprzemysłowienia regionu, rozwój handlu, urbanizację i rozwój turystyki

Działalność kolei integruje region z resztą kraju i otwiera możliwości komunikacyjne z innymi krajami. Pomimo szybkiego rozwoju motoryzacji indywidualnej, transport publiczny stanowi wygodny i potrzebny środek dla znacznej części społeczeństwa. Nadmierny ruch samochodów jest powodem wielu niekorzystnych zjawisk, które już na poziomie dróg lokalnych powodują ich szybkie zużycie oraz dodatkowe koszty zewnętrzne. Rozwój transportu publicznego stanowi priorytet, lecz utrzymywanie infrastruktury kolejowej i dotowanie przewozów przekracza możliwości finansowe lokalnych społeczności.

Misja rozwoju transportu kolejowego jest dostosowanie możliwości oferowanej przez kolej podażą do rzeczywistych potrzeb społeczno-gospodarczych, nie tylko w skali województwa lecz i miejscowości, przez które przebiegają poszczególne linie kolejowe.

„Polityka transportowa państwa”³¹ stymuluje rozwój kolei w kierunku ważnych międzynarodowych połączeń towarowych i pasażerskich oraz w obrębie dużych aglomeracji. Trend rozwoju kolei zachodnioeuropejskich na przestrzeni czterdziestu lat obejmował likwidację wielu lokalnych połączeń kolejowych.

Nierentowność przewozów na regionalnych liniach nie wynika jedynie ze spadku koniunktury i liczby przewożonych pasażerów lecz jest także wynikiem niedostosowania podaży zdolności przewozowych do istniejącego popytu. Przedsiębiorstwo kolejowe, w którym obowiązują sztywne reguły postępowania, z dużym opóźnieniem reaguje na zmiany sytuacji na rynku przewozowym. Wymiana taboru w przypadku PKP S.A. jest procesem obliczonym na przynajmniej dwa dziesięciolecia. Sytuacja taborowa kolei jest już obecnie trudna i nie sposób jest dokonać niezbędnej wymiany taboru w krótkim okresie czasu.

W chwili obecnej możliwe są nowe formy organizowania przewozów regionalnych. W ramach wykorzystania istniejących rezerw zdolności przepustowych na liniach lokalnego znaczenia proponuje się dopuszczenie do ruchu nowego operatora kolejowych przewozów regionalnych, którego zakres działalności dotyczyłby realizacji przewozów pasażerskich. W niektórych przypadkach możliwe jest przejęcie linii na własność i podjęcie pełnej odpowiedzialności utrzymania infrastruktury.

Utrzymanie ruchu kolejowego na liniach lokalnych jest możliwe poprzez m.in. zastosowanie tańszych w eksploatacji autobusów szynowych. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej dla tego rodzaju środków transportu są obecnie trzy razy niższe niż przy tradycyjnym pociągu. Podstawowe znaczenie ma ocena społecznych potrzeb, ocena alternatywnych połączeń komunikacji autobusowej i rachunek ekonomiczny opłacalności utrzymania ruchu autobusów szynowych.

Ustawowe uregulowania wynikające z ustawy o transporcie kolejowym umożliwiają wystąpienie do PKP S.A. o wyłączenie jednej lub wszystkich linii z majątku kolei i przejęcie ich przez samorząd bądź inny podmiot gospodarczy. Na uwagę zasługuje inicjatywa powiatu

³¹ Polityka Transportowa Państwa do 2015 roku. MTiGM, 1999

hajnowskiego dotycząca przejęcia linii kolejowej w relacji Hajnówka-Białowieża. Niestety brak odpowiedzi w tej sprawie ze strony PKP S.A..

Na terenie województwa podlaskiego linie o zawieszonym ruchu stanowią potencjał dla uruchomienia komunikacji autobusami szynowymi. W przypadku linii kolejowych, na których jest realizowany ruch towarowy, istnieje możliwość występowania do PLK S.A. o zniżkę opłat za dostęp do infrastruktury zwłaszcza w przypadku gdyby samorząd współfinansował jej utrzymanie. Eksploatacja autobusów szynowych na głównych liniach stanowić powinna uzupełnienie istniejącej oferty przewozowej.

Istnieje też możliwość organizacji przewozów pasażerskich w regionie na zasadzie franchisingu taboru i usług kolejowych od PKP S.A. lub innych przewoźników oraz leasingu taboru kolejowego. Nowym przewoźnikiem mogą być podmioty gospodarcze powołane do prowadzenia działalności przewozowej albo inwestorzy pozyskani np. w drodze przetargu dla obsługi wybranej relacji.

2. Wymogi jakościowe oferty transportu kolejowego

Podstawowy zakres oczekiwań pasażerów do podróży pociągiem dotyczy kilku warunków, które w zależności od fazy przemieszczania i odprawy podróżnych można uszeregować następująco³²:

Faza przemieszczania

- przemieszczanie w pociągu obejmuje takie czynniki jak: szybkość podróży, wolne miejsca, punktualność przybycia, dogodne połączenia, niska cena biletu, czystość siedzeń i wagonu, świeże powietrze, schludność w toaletach, bezpieczeństwo osobiste, fachowa obsługa w pociągu, wygląd zewnętrzny pociągu, oświetlenie;

Faza odprawy podróżnych na stacji

- ogólny stan dworca: wygląd zewnętrzny i przylegających do niego terenów, łatwość w poruszaniu się po stacji i dobre dojście do peronów, zabezpieczenie przed opadami atmosferycznymi, stan toalet, poczekalnia, spełnienie potrzeb telekomunikacyjnych, handlowych, czystość, dogodny dojazd i dojście do dworca, możliwość parkowania samochodów, wygodne wejście do pociągu, ochrona obiektów i ludzi, usługi bagażowe i przechowalnia bagażu, informacja dworcowa i rozkłady jazdy.

Integracja transportu kolejowego z otoczeniem i z innymi gałęziami transportu określona jest przez następujące kryteria:

- dostępność do linii, mierzona jako udział procentowy mieszkańców pozostających w strefie dogodnej dostępności do przystanków komunikacji zbiorowej,
- integracja przestrzenna i funkcjonalna z innymi środkami transportu zbiorowego (krajowego, regionalnego i lokalnego, Park and Ride, Bike and Ride, itp.),
- okres działania (w tym obsługa w porze nocnej),
- częstotliwość,
- bezpośredniość połączeń (nie ma potrzeby przesiadek),
- niezawodność funkcjonowania: punktualność, regularność, szansa na uzyskanie miejsca siedzącego, prawdopodobieństwo osiągnięcia celu podróży w spodziewanym czasie, skomunikowanie z innymi środkami transportu,

³² St. Zamkowska, T. Dyr: *Kształtowanie jakości usług w kolejowych przewozach pasażerskich*. „Problemy Ekonomiki Transportu”, OBET 4/1994.

- elastycznosc funkcjonowania (wybór powiazania alternatywnego),
- predkosc podróży,
- warunki dojścia do przystanku (odleglosc/latwosc orientacji, bezkolizyjnosc, bezpieczenstwo, itp.),
- warunki oczekiwania na przystanku (ochrona przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, estetyka przystanku, zatloczenie przystanku, istnienie uslug w jego sasiadztwie, itp.),
- warunki przy wsiadaniu i wysiadaniu (w tym dot. osób niepełnosprawnych),
- komfort podróży (mozliwosc uzyskania miejsca siedzacego, stopien zatloczenia pojazdu, plynosc jazdy, ogrzewanie i wentylacja pojazdu, oswietlenie, widoczność z pojazdu, czystosc, itp.),
- zyczliwe zachowanie personelu,
- dogodnosc przesiadek (odleglosc, zniwelowanie pokonywania wysokosci, gestosc ruchu pieszego, informacja/orientacja),
- eliminacja uciążliwosci spalin, halasu i wibracji,
- dogodnosc systemu biletowego (latwosc zakupu, różnorodnosc oferty biletowej, waznosc biletu u różnych przewoźników, itp.),
- bezpieczenstwo jazdy i bezpieczenstwo osobiste.

Obecnie oferta kolei nie spełnia wielu oczekiwan klientów, zwłaszcza w ruchu lokalnym.

Wymagania obsługi osób niepełnosprawnych zostały określone ustawowo. Obiekty powinny posiadać drogi dojazdowe oraz parkingi w dobrym stanie technicznym. Dworzec w Białymstoku jest w trakcie wieloletniej przebudowy. Na terenie województwa wiele budynków przystanków osobowych jest zdewastowanych i podlega ciągłej degradacji z uwagi na zmniejszenie lub zawieszenie ruchu.

Priorytet rozwojowy stanowią dworce w miastach powiatowych tworzące węzły komunikacyjne transportu kolejowego i samochodowego. Minimalny zakres świadczeń powinien dotyczyć również zwykłych przystanków osobowych.

Dostosowanie jakości usług do oczekiwan pasażerów wymaga znacznych nakładów kapitałowych. W przyszłości utrzymanie ruchu na liniach lokalnych będzie należało od samorządów. Opracowanie koncepcji przebiegu i zagospodarowania linii kolejowej oraz utrzymania ruchu wymaga szczegółowej analizy ekonomicznej uwzględniającej nie tylko popyt i podaż w komunikacji pasażerskiej lecz dokładnej inwentaryzacji wartości majątku, określenia źródeł jego finansowania i opracowania organizacji przyszłego przedsięwzięcia.

3. Koszty zewnętrzne transportu kolejowego

3.1. Koszty zewnętrzne transportu

Transport odgrywa istotną i niekwestionowaną rolę w życiu społeczno-gospodarczym nowoczesnych społeczeństw. Korzyści transportu są oczywiście i stosunkowo łatwo mierzalne, zarówno w kategoriach makroekonomicznych jak i w kategoriach indywidualnego użytkownika transportu.

Jednakże, działalność transportu powoduje szereg negatywnych, dla środowiska naturalnego i życia człowieka, skutków zewnętrznych.

Transport, obok przemysłu i energetyki, został bowiem uznany za głównego sprawcę degradacji środowiska naturalnego i to przy stałej tendencji wzrostu takich negatywnych skutków zewnętrznych jak: skażenie powietrza, emisje hałasu, wypadki i zatłoczenie na trasach komunikacyjnych.

Przy kontynuacji obecnych trendów rozwoju struktury galeziowej systemów transportowych, przemysłu środków transportu i wzorców zachowań użytkowników infrastruktury transportowej nie będzie możliwa stabilizacja i redukcja emisji CO₂, w której udział transportu wynosi ok. 20 %, a w emisjach CO, NO_x, CH i Pb wynosi średnio 50-60 %.

Transport jest wciąż największym źródłem hałasu, powoduje szkody ekologiczne oraz schorzenia człowieka i straty w wartościach nieruchomości.

Wypadki transportowe powodują, obok strat materialnych, znaczące szkody osobowe (utrata życia oraz zdrowia człowieka i związane z tym koszty leczenia), które w konsekwencji oznaczają utratę części dochodu narodowego.

Szkody spowodowane skażeniem powietrza, emisją hałasu i wypadkami z tytułu działalności transportu w 15 krajach europejskich OECD szacuje się na poziomie 4,5% PKB.

Świadomość rozmiarów ekologicznych zagrożeń ze strony transportu i konieczność podjęcia zdecydowanych środków zaradczych znalazły wyraz m.in. w dokumentach Wspólnoty Europejskiej³³, gdzie stwierdza się, że kierunki rozwoju europejskiej polityki transportowej powinny być podporządkowane zasadom zrównoważonego rozwoju i zrównoważonej ruchliwości. Oznacza to, że transport powinien zaspokajać potrzeby rynku przy możliwie najniższych kosztach degradacji środowiska, z myślą o obecnych i przyszłych pokoleniach. Uznano, że tylko „ekologiczna” polityka transportowa może sprostać tym wyzwaniom a instrumenty ekonomiczne powinny odgrywać podstawową rolę w osiągnięciu celów zrównoważonego rozwoju.

Komisja Europejska sformułowała następujące zalecenia programowe:

- ◆ właściwe funkcjonowanie europejskiego rynku transportowego i lepsze równoważenie galezi transportu wymaga zapewnienia aby koszty transportu w większym niż dotychczas stopniu i właściwie odzwierciedlały koszty infrastruktury i koszty zewnętrzne transportu;
- ◆ istnieje obowiązek uwzględniania pełnych kosztów każdej galezi transportu, włączając te, które odnoszą się do bezpieczeństwa i degradacji środowiska, jak również i do infrastruktury;
- ◆ w szerszej skali, aspekty ochrony środowiska muszą, razem z bezpieczeństwem i zagadnieniami socjalnymi, być rdzeniem polityki transportowej, zarówno w skali państwa, regionu jak i kontynentu.

Zaleca się przy tym całkowitą harmonizację struktury fiskalnej poprzez oszacowanie kosztów zewnętrznych transportu i ich upodmiotowienie, które oznacza przypisanie ujemnych skutków transportu tym podmiotom (osobom prawnym i fizycznym), które je wywołują i są za nie odpowiedzialne. Należy podkreślić, że upodmiotowienie kosztów zewnętrznych transportu, oparte na zasadzie „sprawca płaci”, oferuje prawidłowy sposób zajęcia się pilnymi

³³ *Green Paper on the impact of transport on the environment. A Community strategy for "sustainable mobility"*. COM(92)46 final. Brussels, 20 February 1992; *White Paper on the Future...* op. cit.; *Green Paper on Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy options for internalising the external costs of transport in the European Union*. European Commission. COM(95) 691 final, Brussels, 20.12.1995.

sprawami środowiskowymi i wyrównywania warunków konkurencji międzygaleziowej, bez naruszania zasad gospodarki rynkowej.

W Białej Księdze Komisji z 2001 roku³⁴ zapowiedziano przedstawienie w 2002 roku propozycji ramowej dyrektywy dla ustanowienia zasad opłat infrastrukturalnych oraz wspólnej struktury określenia cen dla wszystkich galezi transportu. Propozycja będzie zawierała wspólną metodologię określenia poziomu cen włączając koszty zewnętrzne transportu oraz sprecyzuje warunki dla uczciwej konkurencji między galeziami transportu. Obciążenie kosztami korzystania z infrastruktury powinno obejmować nie tylko koszty infrastruktury ale również koszty zewnętrzne transportu, tj. koszty związane z wypadkami, skażeniem powietrza, hałasem i zatłoczeniem – to fundamentalna zasada systemu, który przedstawi Komisja w propozycji dyrektywy ramowej.

Podstawowym celem działania Komisji jest stopniowe zastępowanie istniejącego w transporcie systemu podatkowego bardziej efektywnym instrumentem finansowym integrującym koszty infrastruktury i koszty zewnętrzne transportu – tak, aby było możliwe rzeczywiste wyrównanie warunków konkurencji międzygaleziowej.

Działania te będą miały istotne znaczenie i konsekwencje (zwłaszcza ekonomiczno-finansowe) zarówno dla polskich przewoźników, którzy będą realizowali przewozy na rynkach państw członkowskich UE, jak również dla polskiego systemu i rynku przewozowego z chwilą przystąpienia Polski do UE.

Polityka upodmiotowienia kosztów zewnętrznych transportu powinna bazować na jasnej i spójnej metodologii szacowania następujących podstawowych kosztów zewnętrznych:

- koszty skutków środowiskowych: skażenia powietrza, wody i gleby oraz hałasu,
- koszty wypadków transportowych, ale tylko w części niepokrytej przez składki ubezpieczenia pojazdów, obejmujące: część kosztów leczenia szpitalnego, straty w produkcji i straty życia ludzkiego,
- koszty zatłoczenia - upodmiotowienie zewnętrznych kosztów zatłoczenia w kategoriach strat czasu,
- niepokryte koszty infrastruktury transportowej, tzn. te koszty infrastruktury, które nie są pokryte przez zobowiązania służby publicznej lub konkretne opłaty za korzystanie z infrastruktury.

Upodmiotowienie kosztów zewnętrznych transportu obejmuje trzy podstawowe etapy³⁵:

1. oszacowanie wielkości podstawowych skutków zewnętrznych oraz ich wycena w kategoriach wartościowych,
2. wybór właściwych, dla każdego skutku i kosztu zewnętrznego, instrumentów upodmiotowienia: normy i standardy oraz opłaty i podatki,
3. stopniowe, krok po kroku, upodmiotowienie kosztów zewnętrznych transportu, czyli wdrożenie wybranych instrumentów upodmiotowienia w ramach polityki transportowej i fiskalnej państwa.

³⁴ *White Paper. European Transport Policy for 2010: time to decide.* Commission of the European Communities. COM(2001)370, Brussels, 12.09.2001.

³⁵ Zob. J. Wronka: *Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu w Polsce. W: Transport 2000.* Kongres SITK. Kraków 14-15.09.2000.

Zanim jednak zostaną ustanowione nowe podatki i opłaty dla upodmiotowienia kosztów zewnętrznych, przypisane użytkownikowi transportu, należy szczegółowo rozważyć istniejące już obciążenia podatkowe w transporcie – czyli oszacowana suma wszystkich krańcowych kosztów zewnętrznych, wliczając koszty infrastruktury, powinna być porównana z podatkami już nałożonymi na działalność transportową.

Wprowadzanie wyższych opłat użytkownika dla transportu czyli nakładanie obciążeń ekologicznych (w postaci podatków zmiennych) powinno być rekompensowane częściowo poprzez redukcje stałych podatków w sektorze transportu (np. podatku od środków transportu) i częściowo poprzez niższe stawki ogólnych podatków (VAT, akcyza, etc.). Zgodnie bowiem z podstawowym założeniem, wzrost kosztów transportu na skutek ich upodmiotowienia powinien być rekompensowany przez redukcje podatków ogólnych, które obciążają przedsiębiorstwa transportowe.

Oznacza to, że upodmiotowienie kosztów zewnętrznych transportu nie przyniesie pozytywnych skutków, jeśli nastąpi równoczesny wzrost ogólnych obciążeń podatkowych.

3.2. Szacunki kosztów zewnętrznych transportu

Warunkiem wyjściowym dla upodmiotowienia kosztów zewnętrznych transportu jest oszacowanie skutków zewnętrznych transportu w kategoriach ilościowych a następnie ich oszacowanie w kategoriach kosztowych. W badaniach zagranicznych szacuje się podstawowe skutki i koszty zewnętrzne transportu (skazanie powietrza, wypadki, hałas i zatłoczenie) wyłącznie dla obszaru całego kraju. Jedynie w niektórych krajach podejmowane są próby szacowania kosztów lokalnego skazania powietrza, tzn. dla miast i/lub aglomeracji.

Wynika to z faktu, że skutki i koszty zewnętrzne mają charakter bardziej globalny i nie dotyczą jedynie wyodrębnionych obszarów regionalnych typu województwo, a ponadto dla oszacowania skutków i kosztów zewnętrznych w układzie regionalnym koniecznym jest dysponowanie bazą szczegółowych danych o poszczególnych skutkach transportu na środowisko oraz życie i zdrowie człowieka.

Przykładowo, dla oszacowania kosztów zewnętrznych skazania powietrza niezbędne jest posiadanie informacji o wielkości i rodzajach emisji substancji z silników pojazdów samochodowych eksploatowanych na obszarze województwa, a dla oszacowania kosztów zewnętrznych hałasu potrzebna jest baza danych o populacji ludności zagrożonej hałasem komunikacyjnym w regionie i skutkach hałasu dla zdrowia człowieka i dla np. budynków zlokalizowanych przy trasach komunikacyjnych.

Należy jednoznacznie stwierdzić, że nie ma w Polsce (i nie tylko) tego typu baz danych dla układów regionalnych. Instrumenty upodmiotowienia kosztów zewnętrznych transportu są w gestii wyłącznie centralnych organów administracji państwowej i mogą być wdrażane jedynie w skali całego kraju.

Dlatego m.in. nie szacowano jak dotąd ani w krajach UE ani w Polsce kosztów zewnętrznych transportu w układach regionalnych.

Pomimo tego, autorzy podjęli próbę oszacowania kosztów zewnętrznych dla województwa podlaskiego, bazując na następujących założeniach:

1. jako podstawowy układ odniesienia przyjęto ogólne metody i techniki szacowania zastosowane w projekcie KBN oraz wielkość i strukturę kosztów zewnętrznych transportu oszacowanych dla Polski dla 1998 roku³⁶
2. przyjęto średnie krajowe wskaźniki kosztów zewnętrznych (ogólne i jednostkowe) oraz stawki opłat za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza za 1998 rok, które po skorygowaniu zostały odniesione do wielkości i struktury przewozów kolejowych i samochodowych wykonanych w województwie podlaskim w 2000 roku;
3. podstawowe wielkości dotyczące przewozów kolejowych w ruchu pasażerskim i towarowym dla województwa podlaskiego przyjęto dla warunków 2000 roku (na podstawie danych z prac wykonanych przez OBET dla województwa podlaskiego);
4. podstawowe wielkości dotyczące przewozów samochodowych w ruchu pasażerskim i towarowym dla województwa podlaskiego przyjęto dla warunków 2000 roku (na podstawie danych z prac dla województwa podlaskiego);
5. w samochodowych przewozach towarowych wykonywanych na obszarze województwa podlaskiego uwzględniono dane dotyczące przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 9 osób. Oznacza to, że z uwagi na całkowity brak dostępnych danych o innych przewoźnikach (głównie prywatnych i zatrudniających poniżej 9 osób) uwzględniono jedynie ok. 30-40 % rynku samochodowych przewozów towarowych;
6. wielkość pracy przewozowej w motoryzacji indywidualnej została oszacowana dla 2000 roku na bazie średnich wskaźników krajowych;
7. nie oszacowano skutków i kosztów zewnętrznych hałasu, ponieważ:
 - a) dla oszacowania kosztów środków zaradczych, tzn. kosztów instalacji ekranów akustycznych dla wybranych linii komunikacyjnych (drogi i linie kolejowe) w danym regionie **konieczne są bardzo szczegółowe i w miarę dokładne dane** w zakresie populacji ludności narażonej na hałas o różnych poziomach natężenia i w różnych porach dnia, jak również wyniki pomiarów hałasu oraz szczegółowe mapy akustyczne danych obszarów
 - b) brak jest jakichkolwiek danych dla Polski (opartych na badaniach) o wpływie hałasu na zdrowie człowieka oraz szkodach materialnych w budynkach i nieruchomościach;
 - c) podejmowane próby szacunków kosztów hałasu w skali kraju dotyczą jedynie kosztów środków zaradczych, tzn. kosztów instalacji ekranów akustycznych (ochrona przeciwdźwiękowa) i to w bardzo ograniczonym zakresie;

Należy zwrócić uwagę, że w cytowanym projekcie KBN, z uwagi na znacznie заниzone stawki polskich opłat za emisję poszczególnych substancji (brak wiarygodnych danych opartych na kompleksowych badaniach wpływu skażenia powietrza na zdrowie człowieka oraz wartość nieruchomości) - przy szacowaniu kosztów zewnętrznych skażenia powietrza przez transport drogowy i kolejowy wykorzystano jednostkowe stawki opłat za emisję zanieczyszczeń z silników spalinowych stosowane w Niemczech, a następnie zastosowano metodę zmniejszenia tych stawek proporcjonalnie do różnicy w PKB/mieszkanca Niemiec i Polski, wyrażonego według parytetu siły nabywczej.

³⁶ Projekt KBN nr PBZ-009-10 „Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu i infrastruktury”. Projekt pod kierunkiem H. Bronka. Uniwersytet Szczeciński. Wydział Transportu i Łączności. 1999.

1) Transport kolejowy - Zadanie 3 c: A. Tylutki, J. Wronka: *Szacunki kosztów zewnętrznych skażenia powietrza przez transport kolejowy oraz kosztów zewnętrznych wypadków kolejowych w Polsce*;

2) Transport drogowy -Zadanie 3 b: Menes E. *Oszacowanie kosztów zewnętrznych w zakresie skażenia powietrza z silników pojazdów samochodowych, motorowerów i sprzętu rolniczego wraz z kierunkami podstawowych przeciwdziałan i ich kosztami* oraz Zielinska A.: *Oszacowanie kosztów wypadków drogowych w Polsce w 1997 r. wraz z kierunkami podstawowych przeciwdziałan i ich kosztami*. ITS.

W wyniku przeliczeń otrzymano wartości jednostkowych opłat, które stanowiły podstawę szacunku kosztów emisji zanieczyszczeń powietrza generowanych przez transport drogowy i kolejowy.

Przyjęto, że skorygowanie stawek niemieckich poprzez doprowadzenie do porównywalności PKB według parytetu siły nabywczej między Polską i Niemcami - w sposób pośredni i uproszczony „uwzględnia” wpływ emisji szkodliwych substancji na środowisko i zdrowie człowieka w warunkach polskich. Należy oczywiście mieć świadomość, że wyniki szacunków kosztów skażenia powietrza wykonanych w oparciu o skorygowane jednostkowe stawki niemieckie są niewątpliwie obciążone dużym błędem, ponieważ nie mają bezpośredniego odniesienia do wyników rzeczywistych badań wpływu szkodliwych substancji - generowanych przez transport - na środowisko i zdrowie człowieka, gdyż, takich badań nie prowadzi się w Polsce.

Ponieważ jednak trudno oczekiwać, aby w najbliższym czasie zostały przeprowadzone w Polsce kompleksowe badania w zakresie wpływu emisji szkodliwych substancji przez transport na środowisko i zdrowie człowieka, przede wszystkim z uwagi na bardzo duże koszty takich badań, zasadne jest uwzględnienie przy internalizacji kosztów zewnętrznych transportu w Polsce wyników szacunków wykonanych w oparciu o skorygowane stawki niemieckie.

Należy podkreślić, że dla oszacowania kosztów zewnętrznych skażenia powietrza i wypadków w transporcie kolejowym przyjęto - takie same metody, techniki szacowania i dane wejściowe o podstawowych elementach składowych kosztów jak dla transportu samochodowego, co jest zgodne z założeniami i procedurami szacowania stosowanymi w badaniach zagranicznych. Wynika to przede wszystkim z faktu, że koszty zewnętrzne np. wypadków drogowych stanowią ok. 99 % kosztów wszystkich wypadków w transporcie lądowym oraz że jest to niezbędne z uwagi na konieczność zapewnienia porównywalności danych.

Wyniki szacunków kosztów zewnętrznych (skażenia powietrza i wypadków) transportu drogowego i kolejowego dla województwa podlaskiego w 2000 roku ogółem i jednostkowe przedstawiono poniżej.

Koszty zewnętrzne ogółem

tys. zł

Skutki Zewnętrzne	Transport drogowy			Transport kolejowy		
	Ruch pasazerski	Ruch towarowy	Razem	Ruch pasazerski	Ruch towarowy	Razem
Skazenie powietrza	44 197,2	46 711,4	90 908,6	943,5	1 498,1	2 441,6
Wypadki	142 227,3	55 310,6	197 537,9	643,4	0	643,4
Razem	186 424,5	102 022,0	288 446,5	1 586,9	1 498,1	3 085,0

Zródło: Obliczenia własne (J. Wronka) na podstawie wyników zadan projektu KBN nr PBZ-009-10.

Koszty zewnętrzne jednostkowe

zł/1000 pas-km i 1000 t-km

Skutki zewnętrzne	Transport drogowy		Transport kolejowy	
	Ruch pasazerski	Ruch towarowy	Ruch pasazerski	Ruch towarowy
Skazenie powietrza	39,87	87,86	1,83	2,87
Wypadki	128,33	104,00	1,23	0

Zródło: jak dla tabeli 7.3.1. W badanym okresie na kolei nie było wypadków śmiertelnych związanych z działalnością przewozową.

Należy mieć świadomość, że oszacowane koszty zewnętrzne transportu dla województwa podlaskiego są obciążone dużym błędem, znacznie przekraczającym standardowy margines błęd, z przyczyn podanych wcześniej, w tym przede wszystkim z uwagi na całkowity brak danych wyjściowych dla przeprowadzenia takich szacunków w układzie regionalnym.

Zamiarem autorów było jedynie przedstawienie rzędu wielkości kosztów negatywnych skutków zewnętrznych transportu dla środowiska i życia człowieka w województwie podlaskim. Pomimo wskazanych ograniczeń - wyniki szacunków kosztów zewnętrznych potwierdzają dominujący udział transportu drogowego w podstawowych kosztach skutków zewnętrznych, tzn. skażenie powietrza i wypadki - ponad 98 % w kosztach ogółem.

Oznaczałoby to, że w kształtowaniu i rozwoju systemu transportowego i infrastruktury transportowej w województwie należały promować przyjazne dla środowiska i życia człowieka galezie i technologie transportu, w tym przede wszystkim kolej, transport kombinowany i transport wodny. Zgodnie z zasadami zrównowzonego rozwoju i zrównowzonego przemieszczania rozwój infrastruktury i systemu transportu kolejowego powinien być wspierany przez samorząd w tych obszarach i sferach, w których jego działalność jest ekonomicznie uzasadniona.

Rozdział VIII

Kierunki rozwoju transportu kolejowego

1. Analiza SWOT³⁷

Osiągnięcie wyznaczonych celów w transporcie kolejowym jest uzależnione od gospodarczej, politycznej, organizacyjnej i rynkowej sytuacji, w jakiej znajduje się obecnie Państwo i Województwo, i w jakiej zaistnieją w przyszłości kolejowe przewozy pasażerskie i towarowe. Wynikające z tego szanse i ograniczenia w dążeniu do sukcesu przedstawia analiza SWOT. Polega ona na wypunktowaniu silnych stron transportu kolejowego, zalet, słabych stron, czyli wad, szans oraz zagrożeń, dostrzeżonych w trakcie analizowania bliższego i dalszego otoczenia kolejowego, wielkości i struktury rynku oraz tendencji rozwojowych. Czynniki te rzutują na dalsze możliwości działania transportu kolejowego i kierunki wytyczonych celów. Analizie zalet i wad oraz szans i zagrożeń transportu kolejowego można ująć w postaci następujących zestawień:

wewnętrzne

mocne strony

1. Uniwersalność i kompleksowość świadczenia usług.
2. Niska wypadkowość.
3. Mała szkodliwość dla środowiska.
4. Niskie koszty zewnętrzne.
5. Mała wrażliwość na warunki atmosferyczne.
6. Wygoda podróżowania na długich relacjach.
7. Potencjał ludzki w regionie przygotowanej kadry do prowadzenia przewozów kolejowych.

słabe strony

1. Niski poziom PKB i dochód ludności
2. Mała sieć połączeń.
3. Niedostosowanie podaży zdolności przewozowych do popytu.
4. Niedostateczna dbałość o funkcjonalność, czystość, estetykę pomieszczeń na dworcach oraz w pociągach.
5. Niski poziom bezpieczeństwa osobistego podróżnych.
6. Wydłużające się czasy jazdy pociągów.
7. Wyeksploatowany tabor.
8. Niski stan infrastruktury liniowej i stacyjnej

zewnętrzne

szanse

1. Potencjalne możliwości tkwiące w „usprawnianiu” rozkładów jazdy, poprawie informacji, polepszaniu promocji, rozszerzaniu i unowocześnianiu sieci sprzedaży biletów.
2. Przebieg sieci transportowej w oparciu o korytarz transeuropejski VIA BALTICA
3. Poprawa sytuacji finansowej w przewozach lokalnych po odciążeniu operatora PKP od ponoszenia kosztów infrastruktury i zrównania innych warunków konkurencji z transportem miejskim, samo-

zagrożenia

1. Utrzymanie obowiązku służby publicznej bez dostatecznej rekompensaty kosztów w ramach równoprawnych kontraktów handlowych ze Skarbem Państwa i z samorządami lokalnymi.
2. Zbyt wolny proces decentralizacji finansów publicznych, funduszy pomocowych oraz bariera wykorzystania środków zewnętrznych.
3. Utrzymywanie nierównych warunków konkurencji międzygaleziowej.
4. Degradacja infrastruktury.

³⁷ G. Kondraciuk-Gabrys: *Strategiczne i marketingowe cele przedsiębiorstwa PKP w zakresie przewozu osób*. OBET, „Problemy Ekonomiki Transportu”, nr 2\99.

- chodowym i motoryzacja indywidualna.
4. Rozwój gospodarczy po wejściu do Unii Europejskiej.
 5. Dynamiczny rozwój nowoczesnych technologii przewozu.
 6. Szybko rozwijające się przewozy turystyczne są okazją do podnoszenia udziałów kolei na tym rynku, zwłaszcza w przewozach międzynarodowych.
 5. Wysoki stopień ekonomicznego zużycia taboru.
 6. Trudności ze zdobyciem kapitału na odnowienie zasobów i rozwój.
 7. Zagrożenie konkurencją na najbardziej atrakcyjnych rynkach cząstkowych.
 8. Niejasne metody harmonizacji celów poszczególnych dziedzin działalności PKP S.A. z celami całego przedsiębiorstwa.
 9. Obniżenie się tempa wzrostu PKB.

2. Cele rozwoju transportu kolejowego

Cele rozwoju systemu transportu kolejowego na terenie województwa podlaskiego:

- I. Zaspokojenie potrzeb przewozowych ludności w ruchu regionalnym i międzyregionalnym.**
- II. Rozwój współpracy międzynarodowej w ramach jednolitego rynku ekonomicznego krajów Unii Europejskiej, z Rosją oraz rozwój współpracy przygranicznej z Litwą, Białorusią i krajami bałtyckimi.**
- III. Dbalosc o wysoka jakosc uslug przewozowych w ruchu pasazerskim i towarowym.**
- IV. Stymulowanie rozwiazan proekologicznych zapobiegajacych ewentualnym kolizjom i wypadkom.**
- V. Harmonizacja zarzadzania systemu transportu publicznego w województwie.**

Ad I. Zaspokojenie potrzeb przewozowych ludności w ruchu regionalnym i międzyregionalnym

Publicznym zadaniem systemu transportowego kolejowego jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej ludności w dojazdach do szkół i do pracy, które na terenie województwa stanowią około 77% udziału kolejowych przewozów pasażerskich w ruchu regionalnym i międzyregionalnym. Ważne jest aby oferta przewozowa odpowiadała na potrzeby komunikacyjne w zakresie połączeń kolejowych, częstotliwości kursowania pociągów, aby cena biletu była dostosowana do możliwości ekonomicznych ludności i nie następowała likwidacja kolejnych połączeń kolejowych. Przystosowanie podaży do oczekiwan rynku stanowi wyzwanie dla działających podmiotów kolei, albowiem zmniejszenie potoku ruchu ma stałą tendencję, a PKP S.A. zawiesza przewozy na liniach lokalnych.

Ad II. Rozwój współpracy międzynarodowej w ramach jednolitego rynku ekonomicznego krajów Unii Europejskiej, z Rosją oraz rozwój współpracy przygranicznej z Litwą, Białorusią i krajami bałtyckimi

Celem rozwoju międzynarodowego transportu kolejowego jest zapewnienie komunikacji na najważniejszych kierunkach bliższej i dalszej zagranicy. Minimalny promień działania w powiązaniach międzynarodowych powinien ok. 1300 kilometrów. Realizacja budowy I korytarza transportowego spełnia w znacznej części aspiracje regionu,

lecz jego zakończenie jest przewidywane dopiero w okresie 2010-2015. Oprócz rozwoju infrastruktury kolejowej potrzebne są wiezi gospodarcze i komunikacyjne realizowane bezpośrednio z Białegostoku do najważniejszych miast europejskich. Należy również uwzględnić rozwój kolejowych przejść granicznych, bowiem istniejące przejścia dla ruchu uproszczonego na granicy z Białorusią, nie będą funkcjonować po wejściu do UE, chyba że do tego czasu uzyskają status międzynarodowych przejść granicznych.

Ad III. Dbalosc o wysoka jakosc uslug przewozowych w ruchu pasazerskim i towarowym

Rozwój przewozów kwalifikowanych minionej dekady określa standard podróżowania w ruchu pasażerskim zarówno na bliskich jak i dalekich odległościach. Współczesne środki transportu kolejowego w ciągu godziny powinny pokonać około 80 kilometrów. Poza szybkością przemieszczania, należy dbać o bezpieczeństwo podróżnych w pociągach i na stacjach. Ważna jest również zmiana wizerunku kolei i stworzenie warunków nowoczesnej obsługi klienta. Do ochrony mienia podróżnych wsiadających i wysiadających na stacjach i w pociągach należałoby skierować odpowiednio więcej osób z wyspecjalizowanych w tym zakresie służb.

Organizacja przewozów towarowych odbiega od warunków oferowanych przez towarowy transport samochodowy. W transporcie towarowym skrócenie czasu przewozu i gwarancja usługi stanowi podstawowy wyznacznik prowadzenia działalności gospodarczej. Stąd kierunki rozwoju przewozów towarowych zależą od skrócenia terminu dostawy i zapewnienia kompleksowej obsługi w zakresie nadania i odbioru ładunków.

Ad IV. Stymulowanie rozwiązań proekologicznych zapobiegających ewentualnym kolizjom i wypadkom

Transport kolejowy jest uznawany jako system komunikacji przyjazny dla środowiska. Szczególnie ważna jest realizacja przedsięwzięć zapobiegawczych i gwarantujących przewozy zgodnie z przepisami o zachowaniu warunków bezpieczeństwa. Przyszłe członkostwo w Unii również zobowiązuje do dostosowania sieci kolejowej do standardów unijnych. W „Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do 2010 roku” zwrócono uwagę na transport ładunków niebezpiecznych przez wodny zbiornik Siemianówka. Istnieje potrzeba realizacji regionalnego programu lokalizującego na terenie województwa źródła powstawania niekorzystnych dla środowiska skutków działalności transportowej oraz przeciwdziałanie tym zjawiskom. Wyższe potencjalnie ryzyko przy transporcie ładunków niebezpiecznych trzeba uwzględnić przy ocenie jego wpływu na środowisko, a na obszarach chronionych należy przedsięwziąć środki bezpieczeństwa, które pomogą wyeliminować potencjalne zagrożenie. W tym celu konieczna jest współpraca samorządu z Głównym Inspektoratem Kolejnictwa w zakresie monitorowania oceny stanu bezpieczeństwa technicznego transportu kolejowego.

Ad V. Harmonizacja zarządzania systemu transportu publicznego w województwie

Ustawy kompetencyjne samorządów określają ich uprawnienia między innymi w odniesieniu do działalności transportu. Szereg problemów ma ponadregionalny charakter lub wymaga znacznych nakładów, które przewyższają możliwości finansowe. Część problemów jest możliwa do rozwiązania przy pomocy np. funduszy unijnych.

Prawie w każdym rodzaju funduszu istnieją potencjalne możliwości ubiegania się o środki związane z rozwojem infrastruktury komunikacyjnej o różnym znaczeniu. Rozpoznanie potrzeb i zasad ubiegania się o wsparcie finansowe wymaga zastosowania określonych procedur. Potrzebna jest współpraca wszystkich szczebli samorządowych odnośnie wymiany informacji i danych. Konieczne jest wypracowywanie na wszystkich szczeblach samorza-

dowych spójnej polityki finansowej w zakresie rozwoju lokalnego i regionalnego infrastruktury transportu i koordynacji działalności przewoźników publicznych. Współczesne tendencje rozwoju zmierzają w kierunku nowoczesnych technik wymiany informacji, korzystania ze wspólnych baz danych i ujednolicenia zasad zarządzania.

3. Strategiczne zadania programowe zintegrowanego rozwoju transportu kolejowego

Realizacja celów zintegrowanego rozwoju transportu kolejowego województwa podlaskiego obejmuje następujące priorytety rozwojowe:

- A. Modernizacja infrastruktury kolejowej.**
- B. Rozwój kolejowej komunikacji pasażerskiej.**
- C. Rozwój kolejowego transportu towarowego.**
- D. Unowocześnienie zarządzania.**

Ad. A Priorytety rozwojowe infrastruktury kolejowej są następujące:

❖ **I korytarz transportowy w relacji: Helsinki- Tallin- Ryga-Kowno- Białystok-Warszawa**

Koncepcja budowy tego korytarza ma na celu rozwój współpracy krajów bałtyckich z krajami członkowskimi UE, trwale ożywienie handlu i gospodarki Polski i krajów bałtyckich, stopniowe wprowadzanie nowoczesnej logistyki i wysokiej technologii przewozu poprzez inwestycje w transporcie kombinowanym. Lokalizacja korytarza może korzystnie wpłynąć na rozwój kontaktów międzynarodowych województwa łącząc go z ważnymi regionami gospodarczo-administracyjnymi. Linie kolejowe I korytarza mają być przeznaczone dla ruchu pociągów międzynarodowych i krajowych, o masie towarowej 2400-3200 ton, z prędkością w ruchu towarowym 80 km/h dla pociągów zwartych i 120 km/h dla towarowych pociągów ekspresowych, pospiesznych i kontenerowych. Standardy techniczne przewidywane dla linii kolejowej w ruchu pasażerskim są objęte międzynarodową umową AGC. Przewiduje się również, że linia zostanie wpisana do umowy o transporcie kombinowanym AGTC. Przewidywane parametry ruchu na linii to m.in. - prędkość 160 km/h, a na wybranych odcinkach 200-250 km/h. Linia w założeniu ma być dwutorowa i zelektryfikowana. Wzdłuż linii od 2004 roku położony zostanie światłowód. Budowa linii na terenie Polski w pierwszym etapie obejmuje odcinek od granicy Państwa do Białegostoku. Część północna linii będzie realizowana w pierwszej kolejności. Realizacja inwestycji jest uzależniona od postępów budowy w krajach nadbałtyckich. Konsekwencją budowy korytarza jest modernizacja dróg kolejowych i innych obiektów takich, jak przejazdy poziome, mosty i przepusty, sieć jezdna, sygnalizacja, zasilanie i wiele innych urządzeń liniowych i stacyjnych, wraz z dostosowaniem ich do ruchu osób niepełnosprawnych.

Należy zadbać, aby program budowy korytarza I miał kompleksowy charakter i stanowił wizytówkę regionu. W tym celu konieczna jest koordynacja planowania inwestycji, aby zagwarantować pozadana lokalizacje i konieczny zakres przedsięwzięć.

Koszty ochrony środowiska naturalnego są w tym przypadku również znaczące, gdyż korytarz transportowy spowoduje negatywne zmiany w środowisku naturalnym. Budowa drugiego toru oraz elektryfikacja oznacza m.in. zajęcie znacznej części ziemi w terenach chronionych. Konieczna będzie wycinka drzew, wystąpią też zmiany wód powierzchniowych i gruntowych. Linia kolejowa ma negatywny wpływ na gleby, szatę roślinną i zwierzęta. Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom hałasu i skażenia środowiska należy budować bariery

ochronne (okna scienne), przejścia dla zwierząt, prowadzić dosadzanie roślin i przedsięwzięcia kompensujące powstałe straty.

Studium wykonalności wraz z oceną skutków dla ochrony środowiska zostanie opracowane do końca 2003 roku na zlecenie PKP S.A. i sfinansowane w ramach przedakcesyjnego funduszu pomocowego UE, tj. programu ISPA. Linia kolejowa przebiegać będzie przez ważniejsze ośrodki miejskie, obszary chronione oraz tereny, których infrastruktura techniczna i transportowa należy dostosować do projektu i warunków lokalnych.

Zakończenie pierwszego odcinka I korytarza na terenie województwa według wstępnych informacji przewiduje się około roku 2010. Planowane zakończenie całej inwestycji jest wyznaczone na 2015 rok.

I korytarz transportowy obejmuje następujące linie według numeracji kolejowej:

- nr 51 relacji Suwałki-Trakiszki-Granica Państwa o długości 29,104 km,
- nr 40 relacji Sokółka – Dąbrowa Białostocka- Augustów –Suwałki o długości 99,041 km,
- nr 6 relacji Czyżew- Szepietowo-Lapy-Białystok-Sokółka o długości 112,557 km.

Linia kolejowa nr 6 w relacji Warszawa-Białystok-Suwałki stanowi również główną relację pasażerskich przewozów regionalnych wewnątrz województwa podlaskiego. Ponieważ w perspektywie planowana jest modernizacja infrastruktury kolejowej linii a sytuacja gospodarcza ogranicza możliwości inwestycyjne państwa, kolei i samorządów, do czasu poznania ostatecznych planów budowy I europejskiego korytarza, prawdopodobnie nie będą podejmowane nowe inwestycje. Dla zagwarantowania płynności i bezpieczeństwa ruchu konieczna jest modernizacja urządzeń i obiektów na stacjach węzłowych, stacjach manewrowych i punktach przeładunkowych.

❖ Linie o znaczeniu międzynarodowym:

- nr 6 na odcinku Sokółka- Kuznica Białostocka-Granica Państwa o długości 20,047 km,
- nr 57 linia szerokotorowa Geniusze-Granica Państwa o długości 25,692 km.

Wymienione linie mają podstawowe znaczenie w ruchu granicznym kolejowym pasażerskim i towarowym. Przylegają one bezpośrednio do planowanego I korytarza transportowego. Stacja Sokółka, która jest położona na styku dwóch systemów komunikacji, ma szansę na stworzenie ważnego międzynarodowego rejonu przeładunkowego o różnym przeznaczeniu. W ruchu pasażerskim istnieje możliwość zastosowania komunikacji przestawczej systemu SUW 2000, podobnie jak na przejściu granicznym z Litwą, co umożliwiłoby prowadzenie ruchu międzynarodowego np. do Minska. Znaczenie stacji Sokółka z uwagi na położenie dwóch ważnych szlaków kolejowych oraz istniejące połączenie szerokotorowe może wzrosnąć, jeżeli wymienione atuty zostaną spożytkowane w ramach współpracy międzynarodowej i przygranicznej.

Szansa rozwojowa są przewozy kombinowane. Przewozy kontenerów są znaczące. Relatywnie duży ruch drogowy uzasadnia podjęcie działań na rzecz przeniesienia części przewozów samochodowych na kolej czyli wprowadzenie technologii „tiry na tory”. Modernizacja torów szerokich po stronie polskiej ma ważne znaczenie z uwagi na organizację ruchu przyjętą, w porozumieniu SMGS³⁸, które określa, że ładunki transportowane w relacji Wschód-Zachód powinny być przeładowywane po stronie polskiej. Korzyści płynące z tranzytu przeładunkowego nie tylko mają wpływ na lokalny rynek zatrudnienia, lecz umożliwiają włączenie się do współpracy międzynarodowej. W ruchu towarowym, dla

³⁸ Umowa międzynarodowa o towarowej kolejowej komunikacji.

zwiększenia obsługi i przyjmowania większej liczby pociągów, niezbędny jest remont rampy przeladunkowej oraz remont torów przylegających do rampy.

Przez przejście Kuznica Białostocka następuje odbiór ok. 50% ładunków niebezpiecznych na terenie województwa podlaskiego, dlatego należy przestrzegać wykonywania remontów torów i napraw okresowych. W chwili obecnej nawierzchnia torów jest zużyta w 75%, dotyczy to również pozostałych elementów infrastruktury kolejowej na tej linii.

❖ **Polaczenia kolejowe o znaczeniu międzynarodowym w ruchu przygranicznym:**

- linia nr 31 relacji Siemiatycze-Czeremcha-Hajnówka-Siemianówka-Granica Państwa o długości 99,664 km,

Komunikacja w ruchu pasażerskim regionalnym oraz w sąsiedzkiej komunikacji międzywojewódzkiej ma znaczenie dla powiatów bielskiego, hajnowskiego i siemiatyckiego. Ich wskaźniki zaludnienia, rozmieszczenia sieci osadniczej i pozostałe, dotyczące rozmieszczenia najważniejszych ośrodków przemysłu, szkolnictwa, lecznictwa, turystyki i obiektów kultury, wskazują na potrzebę utrzymywania przewozów kolejowych pomiędzy wymienionymi miastami powiatowymi w ruchu pasażerskim lokalnym oraz Białymstokiem. Na linii nr 31 realizowane jest połączenie Białystok–Siedlce, stanowiące połączenie międzyregionalne. Ważniejszym punktem komunikacyjnym jest stacja Hajnówka, która ma komunikacyjne połączenie z Białowieżą stanowiące ważne centrum turystyczne województwa.

W ruchu towarowym jest to trzecie pod względem obciążenia połączenie kolejowe. W tej relacji realizuje się przewozy międzynarodowe ładunków niebezpiecznych, a w tym również przez zbiornik wodny Siemianówka. Z tego względu stan nawierzchni torów powinien być zgodny z obowiązującymi normami technicznymi. Linia na całej długości powinna mieć znaczenie państwowe. Należałoby włączyć do linii państwowych 34,27 km odcinek Hajnówka – Granica Państwa. Stan zużycia nawierzchni torów wynosi 60%, konieczna jest modernizacja.

❖ **Polaczenia o znaczeniu międzyregionalnym:**

- nr 38 Białystok – Monki - Grajewo -Elk o długości na terenie województwa 84.447 km,

Linie te stanowią kolejowe powiązanie województwa podlaskiego z województwem warmińsko-mazurskim. Na linii nr 38 przewozy dotyczą ruchu pasażerskiego i ruchu towarowego. Przewozy pasażerskie na linii nr 38 dotyczą zarówno ruchu regionalnego jak i międzyregionalnego. Stan techniczny zużycia nawierzchni kolejowej jest na poziomie 35%, który w porównaniu do innych linii nie jest złym wynikiem, jednak standardy ruchu w tej relacji powinny być wysokie albowiem pod względem znaczenia komunikacyjnego w tej relacji kursują pociągi w kierunku do Olsztyna i Gdanska. Linia stanowi drugie pod względem ważności połączenie międzyregionalne po kierunku warszawskim. W przyszłości wymieniona linia będzie przylegać do I korytarza transportowego, konieczne jest zatem podniesienie standardu ruchu poprzez remont nawierzchni i wprowadzenie sygnalizacji na przejazdach.

❖ **Polaczenie o znaczeniu regionalnym:**

- nr 32 linia Białystok –Bielsk Podlaski – Czeremcha o długości 76,423 km.

Linia nr 32 ma regionalne znaczenie, stanowi połączenie pomiędzy dwoma ważnymi szlakami komunikacyjnymi. Relacja Czeremcha – Białystok stanowi kolejowe połączenie pomiędzy linia nr 31, która umożliwia realizację połączeń z Białegostoku do Siedlec oraz do

Hajnówki. Dlatego utrzymanie standardu ruchu pociągów jest istotne aby zapewnić powiązania kolejowe powiatów bielskiego, hajnowskiego i siemiatyckiego i miejscowości położonych w części południowej województwa.

Priorytet rozwojowy modernizacji linii kolejowych województwa stanowią połączenia międzynarodowe i międzyregionalne oraz linia nr 32 w ruchu regionalnym.

Jako uzupełniające zadania można przedstawić przedsięwzięcia na niektórych liniach pozostałych.

Pozostałe linie kolejowe:

- nr 43 linia Czeremcha-Granica Państwa o długości 5,66 km,
- nr 39 Suwalki – Olecko o długości na terenie województwa 26,443 km.
- nr 52 linia Lewki-Hajnówka-Białowieża o długości 48,217 km,
- nr 37 linia Białystok-Zubki Białostockie- Granica Państwa o długości 52,678 km.
- nr 49 linia Sniadowo-Lomża o długości 16,8 km,
- nr 58 linia szerokotorowa Zubki Białostockie-Granica Państwa o długości 7,605,
- nr 36 linia Ostrołęka –Lapy o długości w granicy województwa 66.666 km,
- nr 50 linia Czerwony Bór –Zambrów o długości w granicy województwa 14,6,
- linia nr 59 szerokotorowa Chryżanów- Granica Państwa o długości 27,155 km.

Linia nr 43 stanowi połączenie komunikacyjne z Brzesciem, w chwili obecnej jej znaczenie jest ograniczone, a strona Białoruska nie jest zainteresowana utrzymaniem infrastruktury kolejowej linii na swoim terenie. Ponieważ Brzesc jest ważnym węzłem komunikacyjnym w interesie województwa podlaskiego należałoby utrzymać połączenie.

Na linii nr 39 odbywa się tylko ruch towarowy. Ruch towarowy realizowany na linii oznacza konieczność utrzymania infrastruktury. W związku z tym realizacja dodatkowych przewozów pasażerskich lokalnych, według obniżonych stawek skalkulowanych na poziomie kosztów zmiennych, stanowiłaby korzyść w skali całej PKP S.A., albowiem poprawiona byłaby produktywność linii. Istniejące rozwiązania systemowe rozliczeń stanowią sztywne reguły. Samorządy wszystkich szczebli powinny mieć możliwość bezpośredniego negocjowania stawek opłat za użytkowanie wybranych linii kolejowych z Polskimi Liniami Kolejowymi PKP S.A. i pokrywania kosztów ich utrzymania z dotacji budżetowej. Rozwiązanie to umożliwiłoby wyrównanie konkurencji działalności przewoźników kolejowych i samochodowych na rynku lokalnym.

Linie tj. nr 37 i nr 49 są wykorzystywane w ruchu towarowym, stąd koszty ich utrzymania są ponoszone przez PLK S.A. niezależnie od zawieszenia ruchu pasażerskiego. W tym przypadku, jeśli efektywność ekonomiczna określiłaby opłacalność kursowania autobusów szynowych, należałoby wprowadzić komunikację pasażerską na wybranych relacjach. Perspektywy linii nr 37 zależą od sposobu uregulowania problemu komunikacji Rosji z obwodem kaliningradzkim oraz możliwości uruchomienia przewozów towarowych w technologii „tiry na tory”. Istnieją również możliwości dokonania połączenia poprzez te linie II korytarza transportowego (Korea-Europa) z I korytarzem. W ruchu pasażerskim możliwe jest połączenie do Minska i Moskwy. Linia nr 37 jest w dobrym stanie technicznym. Na linii istnieje możliwość zainstalowania urządzeń w komunikacji przestawczej SUW-2000 i realizacji bezpośrednich połączeń z Białegostokiem w kierunku do stolic krajów WNP.

Linia nr 52 w relacji Lewki –Białowieża jest w niskim stanie technicznym, stąd PKP S.A. nie będzie zainteresowane modernizacją linii. W świetle istniejących rozwiązań prawnych należałoby dokonać przejęcia linii i pozyskać inwestora strategicznego, który byłby

zainteresowany organizacja ruchu w relacji Białowieża- Białystok oraz utrzymaniem infrastruktury linii Lewki-Białowieża.

Na pozostałych wymienionych liniach normalnotorowych ruch pasażerski został zawieszony.

Rola szerokotorowych linii lokalnych jest w dużym stopniu uzależniona od znaczenia gospodarczego województwa w skali międzynarodowej. W przyszłości atuty regionu i bezpośrednie połączenia europejskie powinny pozwolić na lepsze ich wykorzystanie.

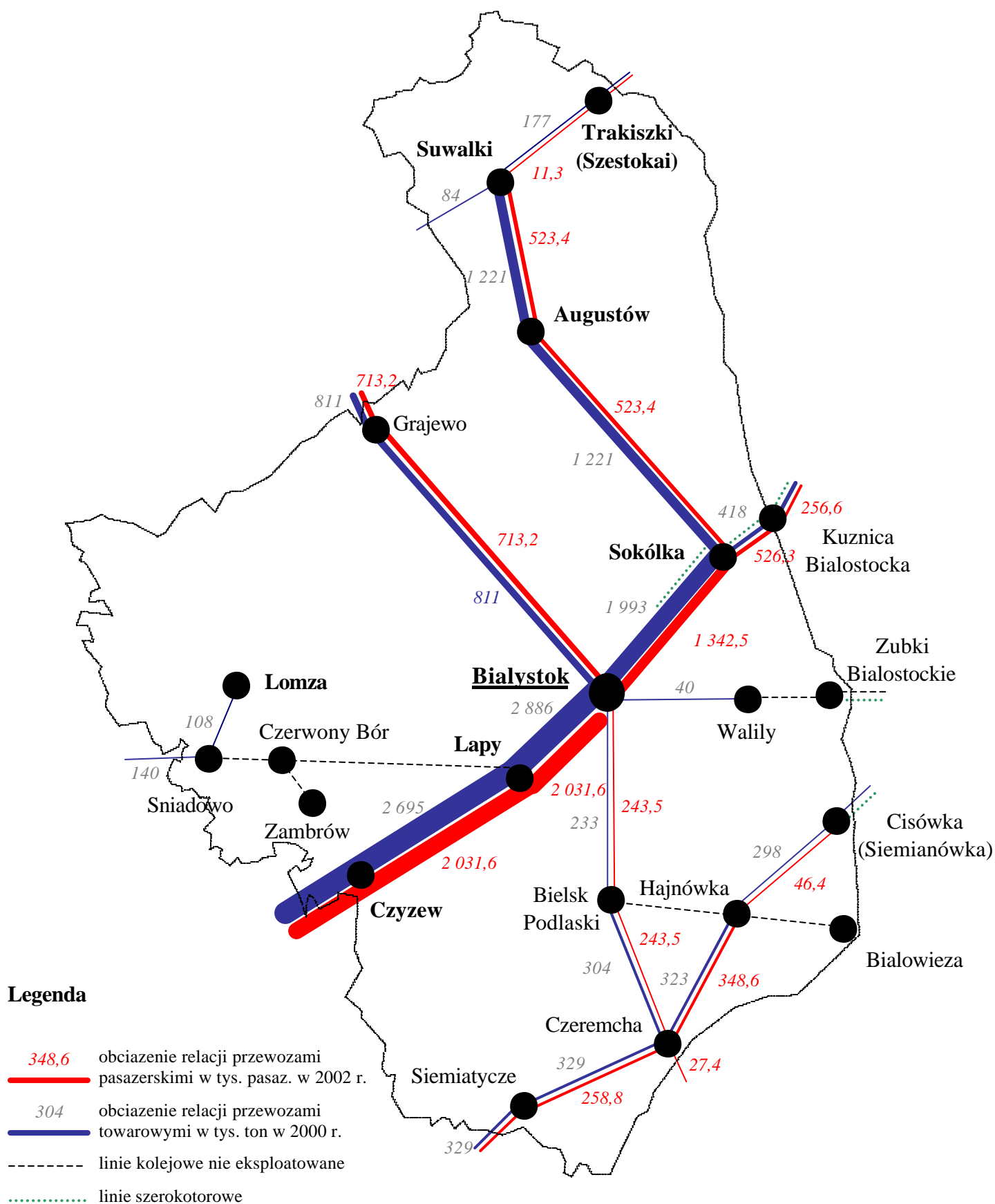
Na schematach 9,10,11 przedstawiono wykorzystanie linii kolejowych w ruchu pasażerskim i towarowym.

Ad B. Priorytety rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich

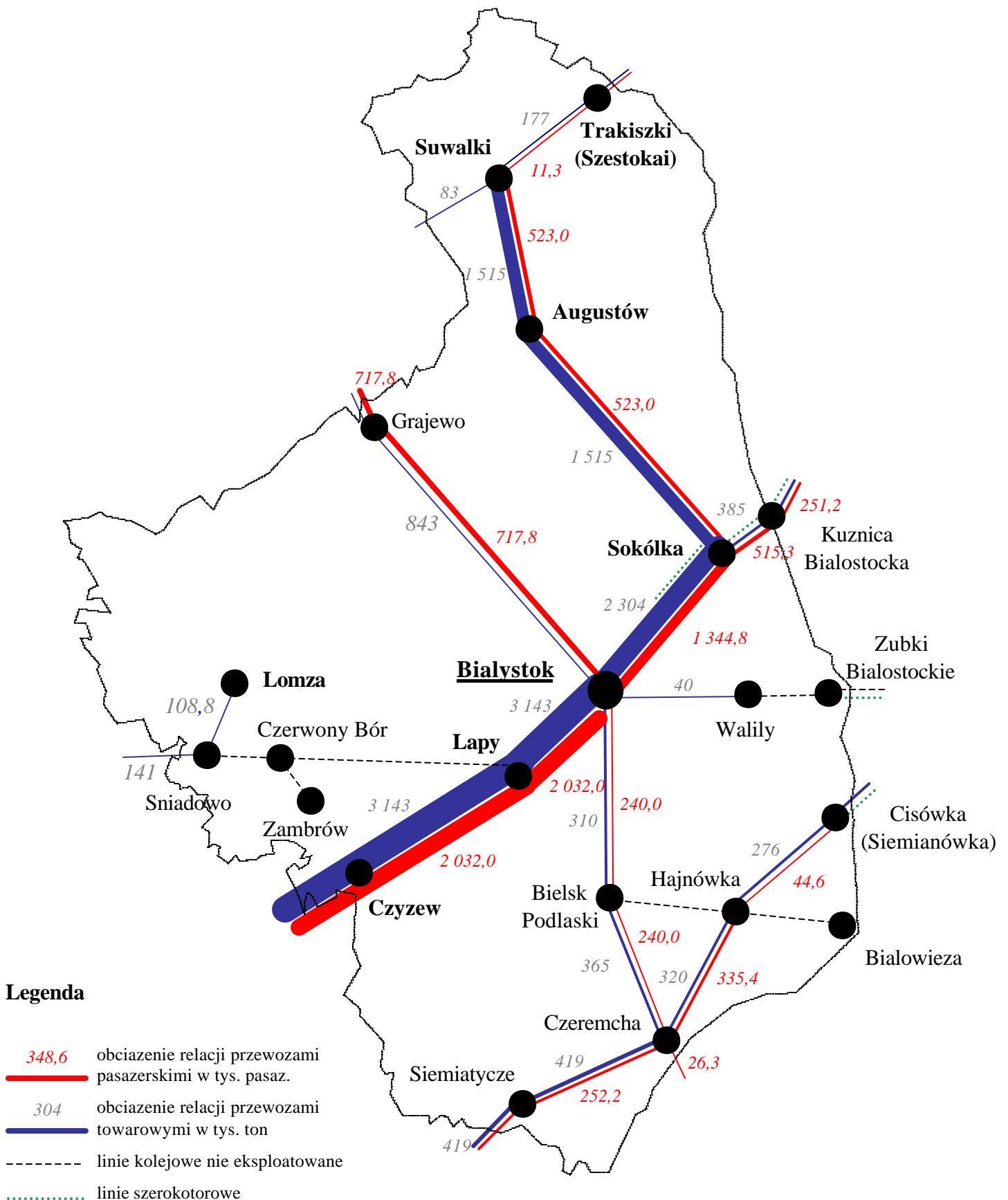
Rozwój komunikacji pasażerskiej na terenie województwa jest uzależniony od ustalenia zasad finansowania zadań publicznych przez Państwo i samorzady oraz zmian zachodzących w funkcjonowaniu rynku transportu kolejowego.

Z punktu widzenia zadań samorządów, stworzenie otwartego rynku przewozów kolejowych stanowi pozytywny kierunek, który może mieć wpływ na poprawę jakości usług pasażerskich i zaspokojenie potrzeb przewozowych ludności. W Polsce dotacje finansowe Państwa mają ograniczony wymiar, a samorzady nie posiadają środków na finansowanie przewozów kolejowych, stąd działalność nowych przewoźników jest pożądana. Władze samorządowe powinny mieć wpływ na przyznawanie koncesji na wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa podlaskiego. Dalsza komercjalizacja kolei w stosunku do przewozów pasażerskich regionalnych zmierza w kierunku regionalizacji podmiotów kolejowych, a to oznacza przekształcenie Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych – „PKP Przewozy Regionalne” Spółka z o.o. w samodzielną spółkę kapitałową. Taki kierunek przekształceń spowoduje, przy braku ustawowych rozwiązań dotyczących dotowania przewozów kolejowych, ograniczenie zakresu działalności przewozowej do najbardziej rentownych relacji oraz brak możliwości odnowienia taboru i wycofanie z eksploatacji starego. Funkcjonowanie w obecnej strukturze oznacza natomiast dalsze ograniczanie działalności przewozowej. Stąd lokalne przewozy na liniach kolejowych wymagają innego podejścia ze strony władz samorządowych i państwowych. Konieczne jest dostosowanie istniejących zdolności przewozowych do popytu na przewozy.

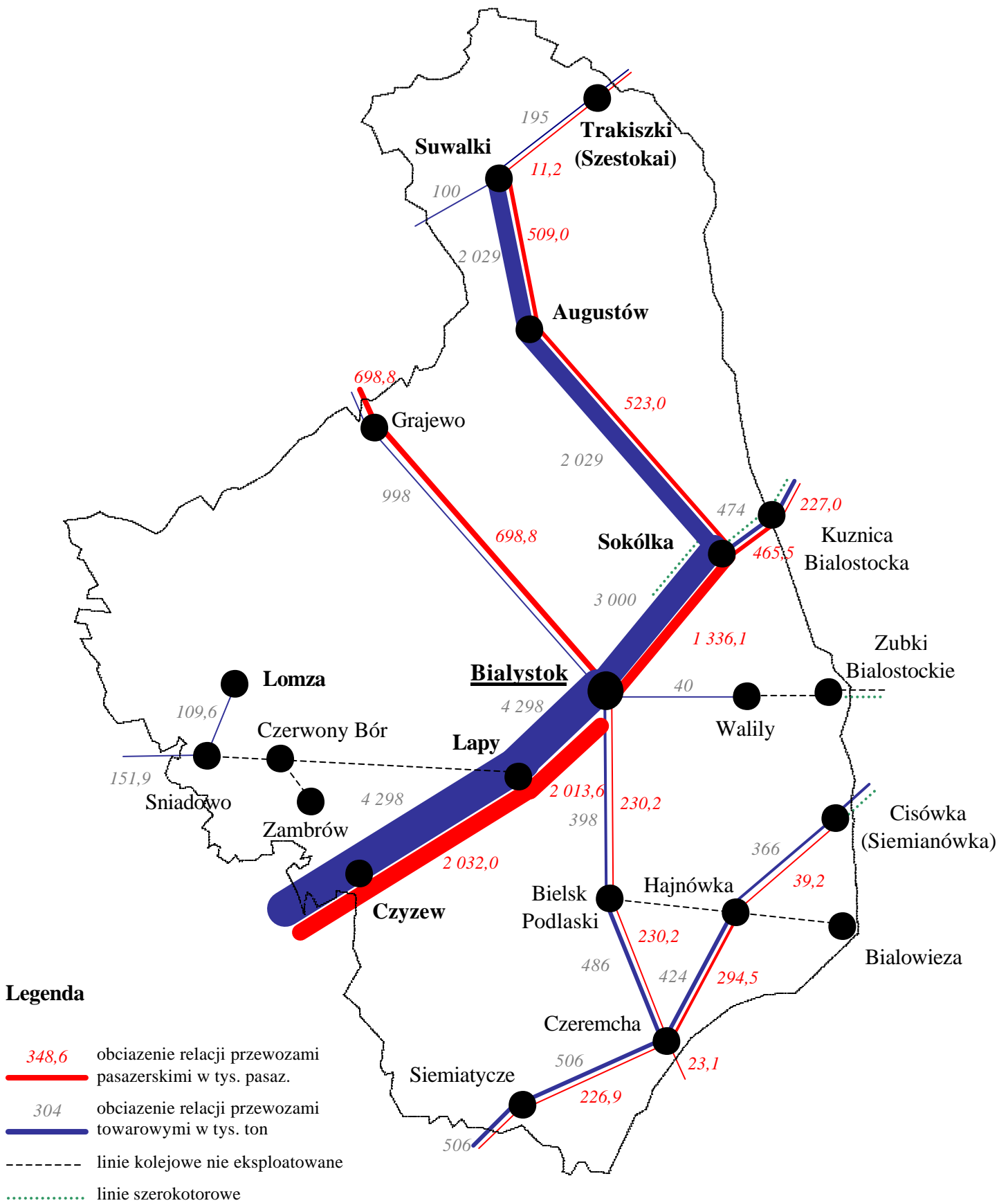
Prognoza rocznego obciążenia linii województwa podlaskiego pociągami pasażerskimi i towarowymi w 2002 r.



Prognoza rocznego obciążenia linii województwa podlaskiego pociągami pasażerskimi i towarowymi w 2005 r.



Prognoza rocznego obciążenia linii województwa podlaskiego pociągami pasażerskimi i towarowymi w 2015 r.



Infrastruktura kolejowa jest ważnym elementem decydującym o integracji zewnętrznej i wewnętrznej województwa. Linie kolejowe przebiegają przez tereny o niższym poziomie rozwoju i wysokiej stopie bezrobocia. Transport kolejowy może pozytywnie wpływać na zachowanie spójności przestrzennej rejonów województwa, przyczynić się do zwiększenia dostępności do lokalnych i regionalnych rynków, w tym produktów rolnych. Kolej zwiększa szanse społecznościom lokalnym dostępu do służby zdrowia, która w wyniku złej sytuacji zawiązuje sieć placówek do głównych miast, jak też dostęp do ośrodków edukacyjnych. Poprzez zwiększenie mobilności zawodowej mieszkańców, zapewnianej w wybranych relacjach przez transport kolejowy, następuje wzrost zatrudnienia. Kolejowe przewozy stanowią element równowagi dla komunikacji drogowej poprzez zmniejszenie negatywnych skutków wynikających z ruchu samochodów. Z doświadczeń zagranicznych wynika³⁹, że rozwój linii lokalnych przez władze samorządowe, umożliwi wykorzystanie potencjału ekonomicznego linii kolejowej i w jej otoczeniu. Potrzebne są lokalne przedsięwzięcia towarzyszące, wspomagające rozwój wokół linii, w najrozmaitszych sferach działalności: handlowej, usługowej, turystycznej, kulturalnej, edukacyjnej. W pobliżu stacji kolejowych można lokalizować domy mieszkalne, parkingi dla samochodów, parkingi dla rowerów, punkty handlowe i usługowe. Dokładna analiza uwarunkowań każdej linii oraz zaangażowanie społeczności lokalnych umożliwi znalezienie odpowiedniego rozwiązania. W projekty powinny być zaangażowane lokalne firmy, osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, struktury samorządowe. W przypadku przejęcia linii kolejowej przez samorząd i ustanowienia lokalnego zarządu nad linią istnieją możliwości wspierania jej rozwoju z różnych funduszy takich jak: samorządowych, agencji rozwojowych, czy też funduszy UE. Może też nastąpić wsparcie ze strony państwa. Eksploatację linii można powierzyć jednostce, która będzie posiadała koncesję na prowadzenie działalności przewozowej. Rozwój działalności pozaprzewozowej linii kolejowej powinien odpowiadać na różne potrzeby ludności zamieszkującej w pobliżu stacji kolejowej i mógłby służyć aktywizacji zawodowej mieszkańców wsi i rozwoju obszarów wiejskich. W przyszłości linie lokalne znajdujące się na terenie województwa podlaskiego będą zlokalizowane w obszarze międzynarodowego I korytarza, stanowiącego jakby „dorzecze” dla międzynarodowych połączeń, co wpłynie na uatrakcyjnienie wielu miejsc, które do tej pory były w oddali od metropolii. Można założyć, że nastąpi rozwój turystyki i rekreacji, a także może wystąpić napływ ludności z dużych miast, która będzie zainteresowana czystymi ekologicznie rejonami.

W chwili obecnej PKP SA ogranicza zasięg działania. Istnieją warunki dla nieodpłatnego przejmowania majątku i opracowania własnej koncepcji funkcjonowania lokalnych kolei. Główne kierunki działań powinny zmierzać do utrzymania dotychczasowych połączeń w ruchu kolejowym, przeciwdziałania degradacji technicznej linii kolejowych, taboru i obiektów, polepszenia dostępu do dworców kolejowych, polepszenia stanu technicznego stacji kolejowych, podniesienia standardu podróży i tworzenia szybkich połączeń kolejowych, uruchomienia na lokalnych liniach kolejowych nowych przewoźników.

Priorytet rozwojowy kolejowych przewozów pasazerskich województwa stanowi zapewnienie dostępności komunikacyjnej dla ludności i utrzymanie ruchu regionalnego na liniach lokalnego znaczenia.

Programowanie przedsięwzięć w zakresie transportu kolejowego dotyczy obecnie PKP S.A., której 100 % akcji należy do Skarbu Państwa. Przedsięwzięcia rozwojowe odnoszą się w tym przypadku do podmiotu, który przez dziesięciolecia funkcjonuje i decyduje o wszystkim, na zajmowanym przez siebie obszarze. W Polsce brak jest uregulowań odnoszących

³⁹ New futures for Rural Rail, an Agenda for Action. A Transport Research Project.

dochodów samorządów dla wspierania kolejowych przewozów pasazerskich, stąd polityka państwa równowazenia galezi transportu w Polsce nie wystepuje.

Najbardziej ekonomiczna forma przewozu na kolei jest ruch autobusów szynowych, moze byc przydatny na liniach kolejowych o malym natezeniu ruchu lub jako uzupelnienie ruchu regionalnego. Cena zakupu szynobusa ZNTK Poznan wynosi 3 mln zl. Zuzycie oleju napedowego wynosi 30l\100 km. Oplata za uzytkowanie infrastruktury obecnie wynosi dla ruchu autobusu szynowego 2,77 zl. Po uwzglednieniu pozostalych kosztów eksploatacyjnych dla przykladowej relacji Bialystok-Czeremcha przy zalozeniu zapelnienia wedlug dokonanej prognozy do 2020 roku wartosc zaktualizowana netto NPV wynosi (przy stopie procentowej równej 5%) 848.084,5 zl, a wewnetrzna stopa zwrotu IRR wynosi 10%. Przewozy autobusami szynowymi sa rentowne lub na granicy oplacalnosci.

Dodatkowy problem, który wystepuje w ocenie oplacalnosci przewozów stanowi znaczny udzial przewozu osób z bezplatnymi legitymacjami PKP. W tym przypadku istnieje potrzeba okreslenia zasad finansowania przejazdu pracowników i ich rodzin.

Porównanie wielkosci kosztów zewnetrznych, które jest na korzysc transportu kolejowego, uzasadnia promowanie rozwoju publicznej kolejowej komunikacji pasazerskiej. W zwiazku z tym priorytetowym kierunkiem rozwoju regionalnego ruchu pasazerskiego na liniach lokalnych jest zakup i eksploatacja autobusów szynowych. Wprowadzenie polaczen autobusów szynowych do obslugi linii lokalnych umozliwi rozszerzenie oferty przewozowej oraz zapewni ciaglosc uslug w zwiazku z wycofywaniem jednostek taboru lokomotyw i wagonów.

Podstawie finansowania zakupu autobusów szynowych stanowilaby dotacja przekazywana przez samorzady na finansowanie regionalnych przewozów pasazerskich, której czesc powinna byc przeznaczona na inwestycje zwiazane z zakupem taboru. Aby zmniejszyc koszty dzialalnosci w ruchu regionalnym proponuje sie dopuszczenie nowych podmiotów kolejowych swiadczacych przewozy dla ludnoscii na terenie województwa podlaskiego.

Wprowadzenie ruchu autobusów szynowych powinno dotyczyc wszystkich linii lokalnych kolejowych województwa podlaskiego: Suwalki – Elk, Grajewo – Elk, Zubki B. – Bialystok, Bialystok – Hajnówka, Hajnówka – Czeremcha, Czeremcha – Bialystok, Lomza – Ostroleka oraz ich wykorzystanie moze dotyczyc również głównych polaczen z Bialymstokiem.

W zwiazku z powyzzszym priorytetowym kierunkiem rozwoju regionalnego ruchu pasazerskiego na liniach lokalnych jest ruch autobusów szynowych .

Ad. C Priorytety rozwoju kolejowego transportu towarowego:

- **modernizacja rejonów nadan ladunków na terenie województwa, w tym punktów przeladunkowych w rejonach przygranicznych,**
- **rozwój systemu przewozów w technologii „tiry na tory” oraz przewozów kombinowanych w regionie,**
- **zagwarantowanie bezpieczenstwa ruchu na liniach i stacjach zwlaszcza w przewozach ladunków niebezpiecznych,**
- **odnowienie taboru lokomotyw i wagonów,**
- **poprawa jakosci uslug poprzez stworzenie:**
 - wprowadzanie kompleksowej obslugi klienta i preferencyjna obsluga bocznici,
 - staly rozklad jazdy pociągów towarowych i skrócenie czasu przewozu i dostawy,
 - rozwój uslug „dom-dom ”,

- zwiększenie niezawodności ruchu pociągów i terminu dostawy wobec klientów,
- zmniejszenie dystansu technicznego i technologicznego,
- możliwość wygenerowania dodatkowych przewozów dzięki poprawie parametrów techniczno-eksploatacyjnych ruchu.

Zrównowazenie rozwoju transportu poprzez rozwój kolejowych przewozów ma szczególne znaczenie. Przewozy drogowe pojazdów ciężarowych na przejściach granicznych województwa w 2001 roku, które wynosiły Budzisko – 526.176 szt., Kuznica – 55.680 szt., Bobrowniki – 100.640 szt. uzasadniają potrzebę rozwoju technologii transportu kolejowego „tiry na tory”. Promowanie rozwoju transportu kombinowanego, jako przyjaznej dla środowiska technologii transportu, jest jednym z podstawowych priorytetów polityki transportowej UE zgodnie z zasadami zrównowazonego rozwoju i zrównowazonego przemieszczania. Jest również zgodne z założeniami polityki transportowej Polski. Realizacja tego celu pozwoli na zmniejszenie zatłoczenia na sieci drogowej w regionie poprzez przesunięcie części ciężarowego ruchu samochodowego na transport kombinowany, redukcje negatywnych – dla środowiska i życia człowieka - skutków oraz kosztów zewnętrznych transportu drogowego.

Dla osiągnięcia tego celu konieczna jest realizacja następujących warunków:

1. Organizacja rynku transportu kombinowanego w województwie poprzez przekształcenie jednego z regionalnych podmiotów transportowych w operatora transportu kombinowanego, albo poprzez wejście na rynek województwa jednego z krajowych operatorów;
2. Modernizacja węzłów transportowych, które są zlokalizowane w pobliżu najbardziej obciążonych drogowych przejść granicznych dla potrzeb obsługi jednostek transportowych, kontenerów i nadwozi wymiennych:
 - kolejowej stacji towarowej w Białymstoku,
 - kolejowego przejścia granicznego Trakiszki, położonego w pobliżu przejścia Budzisko,
 - stacji Kuznica Białostocka i stacji przeladunkowej Sokółka,
 - stacji Zubki Białostockie, położonej w pobliżu przejścia granicznego drogowego Bobrowniki,
 - dostosowanie ramp przeladunkowych do przewozów w technologii „tiry na tory”, co może stworzyć warunki dla przesunięcia części międzynarodowych przewozów samochodowych na transport kombinowany (pociągi zwarte lub z grupami wagonów formowane na wspomnianych kolejowych przejściach granicznych),
 - uruchomienie co najmniej dwóch stałych połączeń transportu kombinowanego - jednego w relacjach krajowych i jednego w międzynarodowych, z podanych wyżej węzłów transportowych.
3. Budowa nowoczesnego terminalu transportu kombinowanego w regionie – jako przyszłego centrum logistycznego;
4. Zagwarantowanie wymaganego standardu technicznego linii dla przewozów ładunków niebezpiecznych i spełnienie wszystkich obowiązujących w tym zakresie procedur,
5. Wdrożenie nowoczesnego systemu informacyjnego we wszystkich ogniwach łańcucha transportu.

Rozwój nowych połączeń międzynarodowych jest zależny od uwarunkowań zagranicznych i krajowych. Istnieje zainteresowanie strony białoruskiej i rosyjskiej w komunikacji do Kaliningradu. Połączenie międzynarodowe w relacji Minsk – Grodno – Białystok –

Olsztyn - Bogaczewo - Kaliningrad otwieraloby stronie polskiej relacje na wschód w kierunku na Moskwe przez Minsk jak i na zachód do Kaliningradu

Planowana jest budowa II korytarza z portu Pusan w Korei Poludniowej przez Syberie do Moskwy i dalej na zachód do Europy przez Minsk, Malaszewicze, który ma byc magistrala przeznaczona do przewozów kontenerów. Projekt II korytarza mógłby posiadac odnoge w Minsku na Bialorusi, w kierunku do Portu Gdanskiego przez Kuznice Bialostocka lub Zubki Bialostockie. W tym przypadku lokalizacja terminalu do przewozów kombinowanych na odcinku Sokółka – Kuznica Bialostocka mialaby uzasadnienie, poniewaz dla strony rosyjskiej wazne sa polaczenia z Kaliningradem. Mozliwe jest wyjscie naprzeciw stronie rosyjskiej i zaproponowanie komunikacji towarowej w technologii „tiry na tory” lub w kontenerach wedlug miedzynarodowych standardów droga kolejowa przez przejscia graniczne województwa podlaskiego. W taki sposób mogloby nastapic ozywienie w komunikacji towarowej i pasazerskiej, co mialoby dodatnie znaczenie gospodarcze dla województwa podlaskiego z uwagi na dobre kontakty i tradycje.

Ad D. Unowoczesnienie zarzadzania

Dla realizacji przedstawionych powyzej priorytetów rozwojowych transportu kolejowego, szczególnie wazne jest wykorzystanie szans wynikajacych z licznych programów Unii Europejskiej, które moga byc podejmowane przez regionalne programy rozwoju.

Jednym z warunków realizacji programów unijnych jest **zasada partnerstwa** rozumiana jako obowiazek konsultacji polityki rozwoju z podmiotami gospodarczymi i partnerami społecznymi na wszystkich szczeblach zarzadzania. W wymiarze instytucjonalnym stosowanie tej zasady oznacza tworzenie komitetów monitorujacych i konsultacyjnych na wszystkich poziomach programowania, wdrazania i monitorowania różnych programów w tym programu rozwoju systemu transportu kolejowego województwa .Wdrazane programy powinny byc oceniane. na szczeblu samorzadu przynajmniej raz na pół roku w formie specjalnych raportów. Ocena efektów czastkowych pozwala na dokonywanie korekt realizowanych programów.

Zarzadzanie programami wymaga merytorycznego przygotowania kadry i nabycie przez nia umiejetnoscí do programowania, monitorowania oraz kontroli finansowej sterowanych przedsiwziec. Poprzez szkolenia mozliwe jest podwyzszenie zdolnoscí samorządów do programowania i prowadzenia projektów zarówno pod wzgledem formalnym jak i merytorycznym.

Szczególna role pelnia systemy zbierania, przetwarzania i przeplywu informacji niezbednych do podejmowania decyzji przez samorzady. Konieczna jest mozliwosc swobodnego i szybkiego dostępu do informacji, utworzenie odpowiednich baz danych, przeplyw informacji pomiedzy samorządami oraz roznego rodzaju podmiotami i komunikowanie sie przez INTERNET.

Rozdział IX

Potrzeby inwestycyjno-modernizacyjne oraz źródła i sposoby finansowania (w latach 2002-2005 i w perspektywie do 2015 roku)

1. Harmonogram przedsięwzięć rozwojowych

Zadania inwestycyjne transportu kolejowego na terenie województwa :

- a) **modernizacja sieci kolejowej,**
- b) **odtworzenie parku lokomotyw, taboru wagonów i składów EZT,**
- c) **modernizacja stacji i przystanków pasażerskich, podniesienie standardu obsługi ludności,**
- d) **modernizacja przejść granicznych,**
- e) **budowa terminalu kontenerowego,**
- f) **budowa centrum logistycznego.**

Ad a) Modernizacja sieci kolejowej

Plany modernizacji sieci kolejowej na terenie województwa, zarówno linii państwowych jak i niepaństwowych, nie zostały sformułowane. Zamierzenia rozwojowe dotyczą jedynie budowy I korytarza paneuropejskiego.

Cele projektów modernizacji głównych linii są następujące⁴⁰:

- możliwość wygenerowania dodatkowych przewozów na linii dzięki poprawie jej parametrów techniczno-eksploatacyjnych,
- poprawa konkurencyjności oferty przewozowej w stosunku do innych przewoźników i przejęcie części ich klientów,
- zwiększenie zdolności przepustowych i poprawa płynności ruchu,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu,
- obniżenie kosztów eksploatacyjnych, eliminacja zdekapitalizowanych obiektów,
- mniejsze zanieczyszczenie środowiska.

Modernizacja linii kolejowych umożliwi zwiększenie prędkości kursowania pociągów i wpłynie na skrócenie czasu podróży. Od skrócenia czasu przejazdu zależy zwiększenie popytu na przewozy kolejowe i podniesienie ich konkurencyjności. Ponieważ modernizacja linii lokalnych jest kosztowna poprawa parametrów technicznych ruchu pociągów jest możliwa poprzez wyłączenie linii z pozostałej sieci kolejowej i zastosowanie autobusów szynowych. Ich eksploatacja umożliwi zwiększenie prędkości ruchu bez nakładów inwestycyjnych na modernizację linii kolejowej w najbliższym okresie.

Zadania niezbędne do realizacji w latach 2002-2005

- Modernizacja linii kolejowej nr 6 w relacji Sokółka –Kuznica Białostocka – Granica Państwa;
- Modernizacja linii kolejowej nr 31 w relacji Siemianówka – Granica Państwa;
- Modernizacja linii kolejowych szerokotorowych nr 57,58 przystosowania do ruchu w technologii „tiry na tory”,

⁴⁰ Studia wykonalności, wzorcowa dokumentacja dotycząca opracowania studium.

Zadania niezbędne do realizacji w latach 2006-2015:

- Modernizacja I korytarza transportowego w relacji Trakiszki – Białystok – Czyzew;
- Modernizacja linii nr 38 w relacji Białystok – Elk;
- Modernizacja linii nr 32 w relacji Białystok - Czeremcha – Granica Państwa;
- Modernizacja linii nr 31 w relacji Siemiatycze – Siemianówka;

Ad b) Odtworzenie parku lokomotyw, taboru wagonów i składów EZT

Cele modernizacji taboru odnoszą się do:

- zaproponowania konkurencyjnej oferty przewozowej,
- utrzymania ruchu na liniach lokalnych i zaspokojenia potrzeb przewozowych,
- zwiększenia bezpieczeństwa podróży i komfortu jazdy,
- skrócenia czasu podróży,
- podniesienia wizerunku u klienta.

Harmonogram zadań niezbędnych dla odnowienia parku taboru w latach 2002-2005:

- Wykonywanie napraw głównych parku lokomotyw zgodnie z normami technicznymi ich eksploatacji.
- Odnowienie parku lokomotyw spalinowych (pociagowych ok. 50% i manewrowych ok. 30% łożysk taboru).
- Wykonywanie napraw głównych składów EZT.
- Wykonywanie napraw głównych wagonów pasażerskich.
- Odnowienie ok. 30% parku wagonów osobowych.
- Zakup autobusów szynowych. Minimalne potrzeby ok. 20 sztuk.

Harmonogram zadań niezbędnych dla odnowienia parku taboru w latach 2006-2015:

- Wykonywanie napraw głównych lokomotyw.
- Odnowienie około 50% parku lokomotyw elektrycznych.
- Odnowienie parku lokomotyw pociagowych spalinowych ok. 50 % stanu taboru.
- Odnowienie parku lokomotyw manewrowych ok. 50 % stanu taboru.
- Odnowienie ok. 30% parku wagonów osobowych.
- Zakup autobusów szynowych różnych typów w zastępstwie wycofywanego z eksploatacji składów EZT i taboru wagonów.

Ad c) Modernizacja stacji i przystanków pasażerskich, podniesienie standardu obsługi ludności

Cele projektowanych przedsięwzięć:

- poprawa przepustowości stacji i płynności ruchu,
- zwiększenie zdolności obsługi klientów,
- polepszenie jakości realizowanych zadań,
- skrócenie terminu obsługi wagonów,
- podniesienie możliwości marketingowych i handlowych,
- polepszenie wizerunku w oczach pasażerów,

- mozliwosci dzierzawy dodatkowych pomieszczen.

Zadania niezbedne do realizacji w latach 2002-2005:

- Modernizacja torów stacyjnych na stacjach wezlowych i granicznych, Bialystok, Sokółka, Kuznica Bialostocka.
- Naprawa peronów na stacjach Bialystok, Szepietowo, Sokółka, Czeremcha, Suwalki.
- Modernizacja budynków stacyjnych miast powiatowych przez które przebiegaja linie kolejowe.
- Przeprowadzenie robót na stacjach wedlug ponizszego zestawienia:

Zestawienie robót stacyjnych

1.	Bialystok	Zakonczenie remontu dworca PKP stacji. Bialystok
2.	Bialystok	Modernizacja torów postojowych I grupy postojowej na stacji Bialystok: 1. wykonanie linii kanalizacyjnej ,przystosowanie linii wodnej do eksploatacji w okresie zimowym 2. wydłużenie toru nr14 3. rozbudowa kontenerowej stacji do podgrzewania wagonów w celu mozliwosci podgrzewania wagonów na pozostalych torach.
3.	Bialystok, Bielsk Podl., Hajnówka, Czeremcha, Suwalki, Augustów, Sokółka	Przebudowa ciągów komunikacyjnych w relacji budynek dworca - perony w celu przystosowania do korzystania przez osoby niepełnosprawne.
4.	.Bialystok, Bielsk Podl., Hajnówka, Czeremcha, Suwalki, Augustów, Sokółka	Przystosowac stanowisko odprawy podrózných poprzez terminal POS kartami platniczymi.

Zródło: Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych – PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Inne przedsiwzięcia stacyjne:

- budowa wiat na dworcach i przystankach osobowych,
- naprawa dróg dojazdowych do stacji i w jej obrebie,
- lokalizacja parkingów przy stacji,
- lokalizacja miejsc postojowych dla rowerów,
- modernizacja kładek dla pieszych,
- modernizacja przejazdów,
- dostosowanie dostępu dla ludzi niepełnosprawnych (wyrównywanie powierzchni chodników, likwidacja krawezników, budowa poręczy, dostosowanie poszczególnych punktów na stacji).

Zakres przedsiwzięc modernizacyjnych na stacjach w latach 2006-2015 powinien obejmowac wyzej wymienione zadania dla pozostalych stacji zlokalizowanych w jednostkach miejskich.

Ad d) Modernizacja przejsc granicznych

Cele projektowanych przedsiwzięc:

- zwiększenie przepustowości punktu granicznego,
- zwiększenie możliwości przyjmowania i odprawiania składów pociągów,
- wdrożenie nowych technologii przewozu i podniesienie konkurencyjności oferty własnej,
- ekonomiczne korzyści wynikające ze zwiększonej skali przewozów.

Zadania niezbędne do wykonania w latach 2002-2005

- Naprawa rampy przeladunkowej na stacji Sokółka zlokalizowanej pomiędzy torami szerokim i normalnotorowym oraz wykonanie naprawy głównej toru szerokiego (303s).
- Modernizacja stacji Kuznica Białostocka.
- Przystosowanie przejść granicznych do obsługi przewozów kombinowanych w szczególności przewozów w technologii „tiry na tory”,
- Instalacja urządzeń przestawczych SUW 2000.

Ad e i f) Pozostałe zadania proponowane do realizacji w latach 2006-2015 obejmują:

- budowę terminalu kontenerowego,
- lokalizacji centrum logistycznego.

Wykonanie wymienionych przedsięwzięć powinno być poprzedzone opracowaniem studium wykonalności inwestycji.

Inne przedsięwzięcia

Poprawa sytuacji ekonomicznej kolei i zmniejszenie kosztów działalności jest możliwe poprzez przejęcie przez samorzady zbytej nieruchomości od PKP S.A. i zagospodarowanie go na inne cele użytkowe. Dotyczy to majątku trwałego w postaci terenów ogólnego przeznaczenia, dróg dojazdowych, budynków dworcowych, obiektów infrastruktury wodnej, kanalizacyjnej, komunalnej i innej.

2. Szacunek kosztów realizacji zadań

Szacunek kosztów przedstawionych przedsięwzięć w punkcie poprzednim zaprezentowano w poniższym zestawieniu.

Koszty zadań w realizacji programu zintegrowanego rozwoju transportu kolejowego województwa podlaskiego w latach 2002-2005 i do 2015 roku

Zadanie niezbędne do realizacji	Koszty zadań w latach 2002-2005	Koszty zadań w latach 2006-2015
Modernizacja linii kolejowych	170 mln zł	5792 mln zł
1. Modernizacja linii kolejowej w relacji Sokółka – Kuznica Białostocka – Granica Państwa	45 mln zł	
- linia normalnotorowa	20 mln zł	
- linia szerokotorowa	25 mln zł	
2. Modernizacja linii kolejowej w relacji Białystok – Czeremcha – Granica Państwa	80 mln zł	
3. Modernizacja I korytarza transportowego w relacji Trakiszki – Białystok – Czyzew – Warszawa		5 600 mln zł
4. Modernizacja linii w relacji Białystok – Elk		85 mln zł
5. Modernizacja linii Siemiatycze – Siemianówka – Granica Państwa		100 mln zł
6. Modernizacja linii szerokotorowych		7 mln zł
Modernizacja parku kolejowego	960 mln zł	1860 mln zł
1. Odnowienie parku lokomotyw pociagowych spalinowych	400 mln zł	400 mln zł
2. Odnowienie składów EZT		300 mln zł
3. Odnowienie lokomotyw pociagowych elektrycznych		400 mln zł
4. Odnowienie lokomotyw manewrowych	300 mln zł	500 mln zł
5. Odnowienie parku wagonów osobowych	200 mln zł	200 mln zł
6. Zakup autobusów szynowych	60 mln zł	60 mln zł
Modernizacja stacji i przystanków	88,5 mln zł	
1. Naprawy główne torów stacyjnych na stacji Białystok	30 mln zł	
Pozostałe urządzenia infrastruktury	30 mln zł	
2. Stacja Czeremcha – naprawa główna torów	15,3 mln zł	
3. Stacja Sokółka – naprawa główna torów	3,3 mln zł	
- naprawa torów nr 303s	0,8 mln. zł	
- naprawa rampy przeladunkowej	4,5 mln zł	
4. Stacja Suwałki – naprawa główna torów	4,6 mln zł	
Naprawa peronów ogółem		
Ogółem naprawa peronów, w tym:	8,9 mln zł	51,1 mln zł
1. Stacja Białystok	3 mln zł	
2. Stacja Szepietowo	1,4 mln zł	
3. Stacja Sokółka	1,5 mln zł	
4. Stacja Czeremcha	1 mln zł	
5. Stacja Suwałki	2 mln zł	
Modernizacja budynków dworcowych, w tym:		31 mln zł
1. Stacja Białystok		3,3 mln zł
2. Stacja Sokółka		1,7 mln zł
Modernizacja stacji Kuznica Białostocka	56 mln zł	
Terminal do przewozów kombinowanych		14 mln zł.
Budowa centrum logistycznego		ok. 80 mln zł.
Razem	1283,4mln zł	7828,5 mln zł

Zródło: Obliczenia własne.

Uruchomienie komunikacji w technologii „tiry na tory” nie jest kosztowne, wymaga dokonania modernizacji ramp załadunkowych i wyposażenia w ciągniki do przeladunku naczip siodłowych. Proponuje się rozpoczęcie realizacji projektu w okresie 2002 – 2005.

Przedstawiony powyżej szacunkowy rachunek kosztów stanowi obraz dekapitalizacji majątku transportu kolejowego, który następuje na przestrzeni wielu lat. W przypadku transportu kolejowego Państwo finansuje rozwój infrastruktury kolejowej, a przewoźnicy kolejowi działający w PKP S.A. w ruchu pasażerskim jak i towarowym są odpowiedzialni za tabor i jakość realizowanych usług. Stąd finansowanie rozwoju transportu kolejowego zależy od polityki budżetowej państwa i PKP S.A..

Rola samorządu polega na ocenie potrzeb społecznych w zakresie komunikacji oraz poszukiwanie form ich zaspokojenia. Wsparcie finansowe ze strony samorządu wojewódzkiego może występować jako dodatkowe źródło uzupełniające wspomagające realizację niektórych przedsięwzięć ważnych dla regionu.

3. Źródła finansowania

Źródła finansowania najważniejszych przedsięwzięć inwestycyjnych, to:

- środki finansowe z budżetu państwa, w tym środki w dyspozycji ministrów właściwych i wojewody,
- środki finansowe PKP S.A., zasoby finansowe przewoźnika - właściciela infrastruktury ze sprzedaży usług i dzierżawienia mienia,
- opłaty za skażenie powietrza przez pojazdy drogowe pobierane na przejściach granicznych,
- środki pochodzące z budżetu Wspólnoty Europejskiej, zagraniczne bezzwrotne dotacje w ramach programów Unii Europejskiej takich jak fundusze przedakcesyjne i inne fundusze celowe, a po wstąpieniu do UE fundusze strukturalne na programy sektorowe i regionalne oraz fundusz spójności,
- kredyty i pożyczki w międzynarodowych instytucjach finansowych i bankach komercyjnych, kredyty i pożyczki lokalnych, prywatnych instytucji finansowych,
- współpraca z sektorem prywatnym, która może dotyczyć utrzymywania taboru, utrzymywania stacji i urządzeń, komercyjnego zagospodarowania stacji,
- środki pochodzące z budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub fundusze w wyniku porozumienia kilku samorządów,
- obligacje samorządowe,
- leasing taboru,
- podmioty zagraniczne posiadające koncesje na przewozy lub zainteresowane udziałem w eksploatacji linii.

Finansowanie modernizacji sieci kolejowej

Modernizacja infrastruktury kolejowej może być sfinansowana z:

- środków własnych kolei,
- środków finansowych Państwa,
- środków publiczno-prywatnych (PPP),
- funduszy programów pomocowych (środki przedakcesyjne, środki strukturalne),
- kredytów.

W najbliższych latach rozwój infrastruktury kolejowej będzie finansowany głównie ze środków pomocowych Unii Europejskiej, z funduszu ISPA, funduszy strukturalnych (w stosunkowo małym stopniu z Phare), budżetu Państwa, środków finansowych PKP S.A.. Udział finansowy Unii Europejskiej wyniesie 85% kosztów ogółem budowy i modernizacji

linii kolejowej E75 Warszawa-Białystok (paneuropejski korytarz I) i ma wynosić około 1,4 mld EURO. Modernizacja odcinka z Warszawy do Białegostoku o długości 167 km wymaga nakładów w wysokości około 304 mln EURO. Przylegające linie do planowanego korytarza transportowego należy również poddać modernizacji korzystając ze środków Unii Europejskiej.

Instrumenty finansowe, które mogą być wykorzystane do realizacji programu rozwoju infrastruktury transportowej są następujące:

- stworzenie zachęt dla kapitału zagranicznego,
- rozwój krajowego rynku kapitałowego,
- stworzenia szerszych możliwości i bodźców do lokowania części środków funduszy emerytalnych w fundusze inwestycyjne,
- refinansowanie długoterminowych inwestycji przedsiębiorstw,
- nowe emisje akcji spółek, w tym spółek PKP S.A.,
- prywatyzacji spółek Skarbu Państwa przez sprzedaż całości lub części akcji,
- uruchomienie mechanizmów zapewniających płynny obrót: obligacjami korporacyjnymi i komunalnymi, listami zastawnymi oraz skarbowymi papierami wartościowymi.

Powyższe instrumenty finansowe w przyszłości mogą wspomóc realizację programów inwestycyjnych. Należy przy tym zwrócić uwagę na powszechnie występujący brak zainteresowania ze strony inwestorów prywatnych finansowaniem infrastruktury transportowej.

Regionalizacja transportu pasażerskiego powinna znaleźć wsparcie finansowe z następujących funduszy:

- ze strony państwa,
- funduszy i środków Unii Europejskiej w ramach różnych programów strukturalnych dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej, na wybranych odcinkach głównych magistrali kolejowych i połączeń przygranicznych,
- funduszu regionalnego Unii Europejskiej, którym po 2004 roku dysponować będzie samorząd województwa,
- środków publiczno-prywatnych (PPP),
- programów wspierających ochronę środowiska,
- lokalnych środków finansowych powiatów i gmin,
- innych źródeł podmiotów gospodarczych,
- środków Spółki Przewozy Regionalne PKP S.A.

Podstawowym źródłem finansowania polityki regionalnej będą dochody własne samorządów. Zasady generowania i wydatkowania środków na realizację zadań samorządu terytorialnego zostaną określone w nowej ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Nowa ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego będzie zawierała regulacje stymulujące wiązanie środków publicznych, w tym także z budżetu państwa, kapitałów prywatnych oraz środków funduszy strukturalnych UE, co umożliwi realizację projektów ważnych dla rozwoju gospodarki, wyrównywanie różnic w poziomie rozwoju regionalnego oraz pobudzanie konkurencyjności regionów. Jednym z najpoważniejszych i najtrudniejszych zadań w latach 2002-06 jest efektywna absorpcja środków unijnych, które wymagają uzupełnienia o udział własnych środków. W przypadku regionalnych programów operacyjnych niezbędny jest wkład finansowy samorządu wojewódzkiego.

W transporcie towarowym poza środkami własnymi Spółki Cargo PKP S.A. pozyskanie zewnętrznych środków z UE może dotyczyć rozwoju transportu kombinowanego.

Finansowanie rozwoju transportu kombinowanego ze środków unii europejskiej obejmuje infrastrukturę terminalową, ale również wyposażenie i sprzęt, niektóre koszty eksploatacyjne (np. dostępu do infrastruktury kolejowej), handlowe i logistyczne.

Komisja WE planuje uruchomić od 2003 roku nowy program zwany „Marco Polo” (po zakończeniu programu PACT), na okres 7 lat i z rocznym budżetem ok. 30 mln Euro, który ma być otwarty na wszystkie propozycje i projekty ukierunkowane na przesunięcie przewozów towarowych z transportu drogowego na bardziej przyjazne środowisku galezie i technologie transportu: kolej i transport kombinowany⁴¹.

Wnioski

Wnioski są adresowane do następujących podmiotów :

- PKP S.A. – jednostki gospodarczej finansowo odpowiedzialnej za funkcjonowanie transportu kolejowego.
- Ministerstwa Infrastruktury - reprezentującego Państwo 100% właściciela spółki kapitałowej PKP S.A., podmiotu odpowiedzialnego za majątek spółki.
- Samorządu Województwa – podmiotu odpowiedzialnego przed społecznością regionu za organizację komunikacji i programowanie rozwoju społeczno-gospodarczego województwa podlaskiego.

1. Zapewnienie dostępności komunikacyjnej ludności

Publicznym zadaniem systemu transportowego kolejowego jest zapewnienie dostępności komunikacyjnej ludności w dojazdach do szkół i do pracy, które na terenie województwa stanowią około 77% udziału kolejowych przewozów pasażerskich. Prognozy demograficzne do 2020 roku przewidują spadek populacji młodzieży o ok. 5,5%, co oznacza, że liczba pasażerów w latach 2005-2015 na większości relacji przewozowych powinna kształtować się na nieco niższym poziomie niż obecnie.

Zwiększenie dostępności usług kolejowych na pozostałych relacjach należy uzyskać poprzez skrócenie czasu podróży oraz dostosowanie oferty przewozowej w rozkładach jazdy pociągów do potrzeb podróżnych. W tym celu konieczna jest modernizacja linii kolejowych, zwiększenie ilości i unowocześnienie taboru. Istotna jest również poprawa jakości usług przewozowych zwłaszcza podwyższenie standardu eksploatowanych wagonów oraz warunków obsługi pasażerskiej na stacjach i przystankach.

2. Obniżenie kosztów eksploatacyjnych

Jedną z możliwości oszczędności kosztów jest zastosowanie oszczędnych technologii przewozu. Najbardziej efektywną technologią przewozu w przewozach pasażerskich jest ruch autobusów szynowych. Starzejący się tabor PKP S.A. należałoby wymieniać na autobusy

⁴¹ *White Paper. European Transport Policy for 2010: time to decide.* Commission of the European Communities. COM(2001)370, Brussels, 12.09.2001.; *Marco Polo Programme: A new promotion concept for alternatives to road transport.* Paper EC. Directorate for Energy and Transport, Brussels, 22 June 2001

szynowe i w prowadzac do eksploatacji zwlaszcza na liniach lokalnego znaczenia na których zapelnienie ruchu pasazerskiego jest najnizsze.

Zawieszanie ruchu pasazerskiego na liniach, na których prowadzony jest ruch towarowy nie wpływa na obnizke kosztów utrzymania infrastruktury.

3. Otwieranie dostępu do rynku przewozowego

Organizator przewozów powinien miec mozliwosc zawierania kontraktów na wykonywanie kolejowych przewozów regionalnych z różnymi przewoźnikami. Istniejąca procedura koncesyjna powinna zalezec od samorzadu w przypadku linii lokalnych. Ruch kolejowy na wybranych liniach mógłby byc organizowany na zasadach otwartego przetargu lub franchisingu, tj. dzierzawe np. od PKP S.A. taboru i pracy ludzi lub czesciowej obslugi przez podmioty prywatne przy udziale wladz samorzadowych oraz istniejących niektórych podmiotów kolejowych.

Na wybranych relacjach, poprzez wprowadzenie Partnerstwa Publiczno-Prywatnego i pozyskanie inwestorów strategicznych, istnialaby mozliwosc organizacji przewozów pasazerskich i polepszenia oferty przewozowej. Ponadto otwieranie rynku przewozów kolejowych na liniach regionalnych stwarza szanse dopuszczenia do ruchu nowych podmiotów i podniesienie efektywnosci eksploatowanych linii oraz obnizenie kosztów jednostkowych wykonywanych przewozów.

Obecne regulacje prawne odnosnie koncesji na wykonanie przewozów kolejowych oraz tempo przyznawania koncesji przez ministerstwo infrastruktury hamuja rozwój inicjatyw samorzadowych dotyczacych organizacji przewozów regionalnych.

4. Wykorzystanie istniejacego potencjalu przewozowego

Zagospodarowanie zbednego majatku PKP S.A. w, którego sklad wchodzi również niektóre linie kolejowe jest waznym problemem ekonomicznym. Samorzady maja prawo ich przejecia i organizacji ruchu kolejowego poprzez dopuszczenie lub powolanie podmiotów prowadzacych dzialalnosc przewozowa. Poniewaz utrzymanie infrastruktury kolejowej jest kosztowne nalezaloby pozyskac inwestora strategicznego, który podjalby sie utrzymania odpowiednich standardów ruchu kolejowego oraz realizacji przewozów na przejmowanych od PKP S.A. liniach kolejowych .Eksploatacja linii kolejowych, stanowi wspólna korzyść zarówno dla kolei jak i mieszkanców zyjących w ich otoczeniu. Pasazerski ruch kolejowy na szeregu liniach zostal zawieszony pomimo, ze sa ponoszone ich koszty utrzymania, a standard techniczny jest dostateczny.

5. Zmiana systemu opłat na liniach lokalnych

W ruchu regionalnym PLK S.A. powinna stosowac indywidualna kalkulacje kosztów ruchu pociągów na liniach znaczenia lokalnego.

W przyszłosci ruch pociągów o duzych predkosciach na głównych liniach planowanego I korytarza transportowego oznacza wysokie koszty eksploatacyjne oraz nakłady inwestycyjne. Dlatego powinno sie wprowadzic w transporcie kolejowym osobny uklad rachunku kosztów eksploatacji linii panstwowego znaczenia i rachunku kosztów znaczenia lokalnego.

System opłat za infrastrukture kolejowa powinien bilansowac korzysci uzyskiwane z prowadzonego ruchu pasazerskiego i towarowego na liniach lokalnego znaczenia, a poziom opłat powinien wynikac z poziomu kosztów bezposrednich linii lokalnych

6. Rozwój kolejowych przewozów towarowych

System transportu towarowego na kolei wymaga zwiększenia zdolności przewozowych w obsłudze klientów kolei. Na terenie województwa podlaskiego szczególne znaczenie posiadają możliwości przeladunkowe towarów i obsługi wagonów na granicy wschodniej na przejściach granicznych. W związku z powyższym konieczne są nakłady inwestycyjne na rozwój ruchu granicznego poprzez modernizację linii kolejowych i stacji.

Ważną również jest kompleksowa obsługa klientów kolei, a w szczególności posiadających bocznice kolejowe których obsługa powinna być realizowana na preferencyjnych warunkach tak aby klienci byli zainteresowani przewozami transportem kolejowym.

Szczególne znaczenie posiada rozwój przewozów kombinowanych, w tym technologia „tiry na tory”. Wielkości ciężarowego ruchu drogowego przez przejścia graniczne województwa uzasadniają rozwój tej technologii, aby częściowo zrównoważyć wzrost przewozów drogowych.

7. Monitoring systemu transportowego

Zadanie samorządu województwa powinno polegać na monitorowaniu potrzeb przewozowych, określeniu stopnia ich zaspokojenia, kształtowaniu rozwoju infrastruktury transportowej i stymulowaniu podaży usług poprzez organizację rynku przewozowego komunikacji publicznej w poszczególnych galeziach transportu. W tym celu konieczny jest rozwój nowoczesnych systemów informacyjnych umożliwiających dostęp do baz danych. Dzięki Internetowi każdy może się teraz komunikować z każdym. Konieczne jest współdziałanie różnych szczebli samorządowych w realizacji poszczególnych projektów.

Dynamika procesów rozwojowych wymaga dostosowania się do nowych oczekiwań, które są związane z wejściem Polski do Unii Europejskiej. Od umiejętności działania w nowych warunkach zależy możliwość i efekty realizacji projektowanych przedsięwzięć.

Proces wdrażania programu rozwoju transportu kolejowego nie może być bez właściwie funkcjonującego monitoringu, tj. systemu ciągłej obserwacji rynku przewozowego oraz warunków funkcjonowania systemu transportu. Konieczne jest określenie instytucji odpowiedzialnych za monitoring realizacji przedstawionych zadań programowych oraz sposobów ich wykonywania.

Role organu koordynującego i monitorującego pełnić powinien Zarząd Województwa Podlaskiego. W celu spełnienia funkcji monitoringu należy stworzyć system przesyłania informacji przez podmioty samorządowe, gospodarcze i państwowe.

Do podmiotów tych zaliczyć należy w szczególności:

- organy samorządu terytorialnego oraz stowarzyszeń i związków jednostek samorządu terytorialnego w zakresie całokształtu działań podejmowanych w dziedzinie transportu według ich właściwości terytorialnej,
- służby nadzoru i kontroli (np. Główny Inspektorat Kolejnictwa) w przedmiocie realizowanych przez nie obowiązków ustawowych,
- kolejowe jednostki działające na terenie województwa w zakresie przewozów pasażerskich, przewozów towarowych, taboru, infrastruktury, nieruchomości.
- przewoźnicy publiczni komunikacji autobusowej,
- straż graniczna,

- jednostki naukowo – badawcze w przedmiocie ogółu aspektów teoretycznych dotyczących transportu i infrastruktury transportowej, w tym zarządzania i marketingu.

W trakcie opracowywania i realizacji zadań programowych należy także uwzględnić uwagi, wnioski i postulaty wnoszone przez inne zainteresowane podmioty, w tym osoby fizyczne.

Ważnym źródłem informacji będą ponadto dane statystyczne opracowywane przez instytucje powołane ustawowo do tych celów, jak np. GUS.

Monitorowanie efektów wykonywanych zadań realizowane będzie poprzez opracowanie przez Departament Ochrony Środowiska i Komunikacji Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego rocznego sprawozdania z realizacji programów rozwojowych systemu transportu i projektów na nich opartych, przedkładane Zarządowi Województwa Podlaskiego oraz Sejmikowi Województwa Podlaskiego, a następnie rozpowszechniane wśród zainteresowanych podmiotów.

Mierniki monitoringu

W celu właściwej oceny przebiegu procesu wdrażania Programu rozwoju transportu kolejowego należy określić zestaw odpowiednich mierników monitoringu. Powinny one umożliwić ocenę sytuacji na rynku usług przewozowych oraz ocenę skuteczności realizacji programowych przedsięwzięć. Systematyczna ich analiza ma za zadanie stworzenie podstaw do określenia ewentualnych działań korygujących, takich jak aktualizacja zadań lub przeformułowanie celów, aby dostosować je do zmieniających się warunków faktycznych.

Do mierników analizy rynku przewozowego zaliczyć należy:

- wielkość przewozów kolejowych wg relacji i poszczególnych pociągów,
- wyniki ekonomiczne działalności przewozowej oraz infrastruktury transportu kolejowego,
- udział usług transportu kolejowego w rynku przewozowym,
- wielkości przewozów tranzytowych transportu samochodowego,
- wielkość przewozów międzynarodowych,
- wydatki państwa, PKP S.A., samorządu wojewódzkiego, samorządów powiatowych i gminnych oraz innych podmiotów, w szczególności gospodarczych, na rozwój transportu.
- wartość inwestycji transportowych na terenie województwa,
- szacowanie potrzeb inwestycyjnych poszczególnych gałęzi transportu,
- ocena stanu technicznego taboru i infrastruktury,
- liczba podmiotów gospodarczych działających w zakresie usług transportowych w województwie.

Powyższe mierniki, jeżeli jest to możliwe i przydatne, należy odnieść także do poszczególnych powiatów i gmin, jak również porównać z analogicznymi miernikami dla pozostałych województw i kraju (ogółem lub średniej krajowej).

Na mierniki realizacji poszczególnych przedsięwzięć rozwojowych składają się:

- ocena stopnia realizacji modernizacji kolejowej infrastruktury transportowej,
- ocena zaawansowania realizacji programu rozwoju pasażerskich przewozów regionalnych i międzyregionalnych,
- mierniki realizacji przedsięwzięć programu rozwoju kolejowego transportu towarowego.

Ocena stopnia realizacji proponowanych przedsięwzięć programowych dotyczy każdego projektu oddzielnie.

Podsumowanie

Spodziewane korzyści wdrożenia podstawowych celów i zadań polityki transportowej w zakresie rozwoju systemu transportu kolejowego.

W Programie dokonano wyboru priorytetów rozwoju transportu kolejowego wynikających z potrzeb przewozowych regionu i z konieczności poprawy spójności systemu transportowego województwa z siecią krajową i europejską.

Realizacja celów i zadań wynikających z prezentowanego Programu wpłynie na rozwój transportu kolejowego i otoczenia transportu poprzez:

- Dostosowanie infrastruktury do potrzeb przewozowych.
- Dostosowywanie do zasad jednolitego europejskiego rynku.
- Poprawa jakości przewozów.
- Rozwój komunikacji publicznej i regionalnej.
- Racjonalizacja systemu obsługi przewozów pasażerskich w regionie.
- Optymalizacja wykorzystania taboru będącego w posiadaniu kolei.
- Zapewnienie wymogów ekologicznych i bezpieczeństwa ruchu pasażerów.
- Poprawa spójności sieci infrastruktury transportowej w regionie z siecią krajową i trans-europejską, dzięki wsparciu przez unijne fundusze pomocowe.
- Poprawa dostępności do przejść granicznych województwa i usprawnienia odprawy.
- Poprawa standardu dworców i przystanków w województwie.
- Rozwój nowoczesnych technologii transportu, np. rozważenie zasadności uruchomienia technologii „tiry na tory”, transportu kombinowanego i centrum logistycznego.
- Zabezpieczenie ruchu transportu materiałów niebezpiecznych.
- Aktywizacja gospodarcza województwa i jego zrównowazony rozwój.
- Rozwój kontaktów regionalnych, międzyregionalnych, transgranicznych i międzynarodowych.
- Integracja ekonomiczna i społeczna województwa.

Opracowanie Programu rozwoju transportu kolejowego pozwoliło na rozpoznanie uwarunkowań wraz z jednoczesną identyfikacją mocnych i słabych stron, szans i zagrożeń. Analiza stanu istniejącego wykazała, że, obecny poziom rozwoju transportu kolejowego województwa podlaskiego jest daleki od oczekiwan.

Podstawowym mankamentem jest niska jakość usług, w tym w szczególności: infrastruktury komunikacyjnej i przejść granicznych z Białorusią. Niewystarczające są środki finansowe na inwestycje transportowe. Dla rozwoju transportu potrzebne jest stworzenie niezbędnych instrumentów prawnych, organizacyjnych i finansowych.

Program rozwoju transportu kolejowego wskazuje jaki powinien być kierunek przemian. Program będzie sukcesywnie uzupełniany o analizy wykonalności i finansowania poszczególnych programów i projektów w procesie ich realizacji.

Wdrożenie przedsięwzięć programowych wymagać będzie od władz samorządowych dużej determinacji i przekonania podmiotów odpowiedzialnych za rozwój transportu kolejowego do realizacji nakreślonych celów w prezentowanym Programie.

