

Wiesław Banas, Jan Ceborski, Andrzej Peszel, Hanna Polewska-Dorozik

**Kierunki polityki transportowej
Województwa Podlaskiego**

Warszawa, wrzesień 2002

Spis treści

1. Wprowadzenie	3
2. Główne priorytety oraz cele polityki transportowej	4
3. Czynniki współokreślające kierunki polityki transportowej województwa podlaskiego	7
4. Podstawowe założenia oraz kierunki kształtowania programu polityki transportowej województwa podlaskiego	7
5. Wytoczne w sprawie realizacji programu polityki transportowej województwa podlaskiego	12
Podsumowanie	20

1. Wprowadzenie

Opracowanie niniejsze zawiera określenie kierunków kształtowania polityki transportowej województwa podlaskiego do roku 2015. Wynikają one z polityki transportowej państwa, strategii rozwoju danego regionu oraz programów wyznaczających średnio- i długoterminową strategię rozwoju transportu w województwie. Programy te, autorstwa OBET P.P. to:

- Program zintegrowanego rozwoju transportu kolejowego w województwie podlaskim do 2005 roku, z perspektywą do 2015 roku.
- Program zintegrowanego rozwoju transportu samochodowego w województwie podlaskim do 2005 roku, z perspektywą do 2015 roku.
- Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w województwie podlaskim do 2005 roku, z perspektywą do 2015 roku.

Określone w programach przedsięwzięcia rozwojowe transportu wynikają z:

- analizy wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego województwa,
- diagnozy stanu systemu transportowego województwa,
- analizy SWOT, w zakresie mocnych oraz słabych stron, jak również szans i zagrożeń gospodarki regionu i jego systemu transportowego,
- prognozy rozwoju poszczególnych rodzajów przewozów w województwie.

W Programach uwzględnione zostały ustalenia zawarte w strategii rozwoju województwa oraz plany rozwoju sieci transeuropejskich rozpatrywane w kontekście przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Wskazano przedsięwzięcia rozwojowe, które mogą być współfinansowane ze środków pomocowych Unii Europejskiej. Oszacowane zostały także koszty przedsięwzięć inwestycyjnych ze wskazaniem potencjalnych źródeł ich finansowania. Przyjęto zasady zgodności i nadrzędności celów wynikających z narodowej strategii rozwoju regionalnego, polityki zagospodarowania przestrzennego kraju, w tym polityki transportowej, z celami i priorytetami rozwoju gospodarczego na poziomie województwa. Zawarte w programach zadania dotyczące rozwoju poszczególnych gałęzi transportu na obszarze województwa podlaskiego stanowiły podstawę dla określenia kierunków założeń polityki transportowej w odniesieniu do danego województwa.

2. Główne priorytety oraz cele polityki transportowej państwa

Jednym z kluczowych priorytetów polityki transportowej państwa jest dostosowanie techniczne, organizacyjne oraz prawne polskiego systemu transportowego do wymogów Unii Europejskiej, wynikające z planowanego przystąpienia Polski do struktur unijnych. Realizacja tego priorytetu wymagała podporządkowania polityki transportowej Polski priorytetom oraz celom polityki transportowej Unii Europejskiej.

Głównym priorytetem polityki transportowej Unii Europejskiej, znajdującej wyraz w licznych aktach prawnych oraz w Białej i Zielonej Księdze) jest kształtowanie zrównoważonego rozwoju transportu. Biała Księga, ogłoszona we wrześniu 2001 r., zawiera aktualne wytyczne europejskiej polityki transportowej na najbliższą dekadę, które z chwilą uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej stana się dla Polski obowiązującymi. Dotyczy one: tworzenia transeuropejskich sieci transportowych, przejmowanie ładunków przez transport kolejowy, rozwijanie komunikacji publicznej w miastach, zwiększenie wykorzystania prywatnego kapitału w finansowaniu infrastruktury, jak też urealnienie kosztów korzystania z infrastruktury transportowej, poprzez uwzględnienie w nich kosztów zewnętrznych.

W wyniku ustalen negocjacyjnych z Unia Europejska dotyczących polskiego transportu w najbliższej przyszłości nastąpi stopniowa liberalizacja, czyli zapewnienie dostępu do polskiego rynku transportowego poszczególnych gałęzi dla przewoźników spoza Polski. W transporcie drogowym niezbędne będzie m.in.: spełnienie warunków dostępu do zawodu i rynku dostosowanie taboru do wymogów w zakresie norm bezpieczeństwa ruchu oraz norm ochrony środowiska oraz unijnych wymagań socjalnych związanych z przestrzeganiem czasu pracy kierowców i instalacja tachografów (umowa międzynarodowa AETR).

W transporcie kolejowym, z chwilą wstąpienia do Unii, Polska zobowiązana będzie do udostępnienia kolejowej sieci TINA (sieć infrastruktury transportu w krajach Europy Środkowej i Wschodniej), dla unijnych przewoźników kolejowych. Harmonogram działań liberalizacyjnych w zakresie przystosowywania polskiego transportu do jednolitego unijnego rynku transportowego zawiera tablica 1.

Tablica 1

Liberalizacja rynków transportowych w Polsce wynikająca z zasad Unii Europejskiej

Lata	Galezie transportu	Rodzaj liberalizacji
2004	Transport lotniczy	Każde unijne towarzystwo lotnicze będzie mogło obsługiwać nie tylko linie między Polska a krajami wspólnoty ale także wewnątrz naszego kraju.
	Transport drogowy	- Udostępnienie 6 tras dla unijnych ciężarówek o nacisku 11,5 kN/os, w tym drogę krajową nr 8 w relacji Budzisko (granica państwa) – Białystok – Warszawa. - Udostępnienie rynku dla kabotazu drogowego.
2007	Towarowe przewozy kolejowe	Każdy unijny przewoźnik kolejowy będzie mógł, na zasadach konkurencyjności, korzystać z polskiej sieci linii kolejowej.
2009	Transport drogowy	Udostępnienie rynku transportowego dla „małego kabotazu” (wewnątrz krajów wspólnoty).
2011	Transport drogowy	Przejazd przez nasz kraj w pełni otwarty, bez pobierania opłat.

Zródło: opracowanie własne na podstawie materiałów UE.

Zintegrowanie polskiego systemu transportu z systemem unijnym wymaga dostosowania parametrów polskiej infrastruktury do standardów określonych w unijnych dyrektywach oraz ratyfikowanych europejskich umowach międzynarodowych.

Unia Europejska podkreśla konieczność zintegrowania dwóch systemów kolejowych: polskiego i państw byłego ZSRR, aby umożliwić transport między Europą Zachodnią a Krajami Bałtyckimi, Finlandią, krajami WNP, a poprzez nie z państwami Dalekiego Wschodu.

Polska zobowiązana jest dostosować swoją sieć drogową do parametrów technicznych obowiązujących w Unii do 2015 r. Dyrektywa 96/53/WE nakłada na państwa członkowskie UE zadanie dostosowania głównej sieci dróg do nacisku 115 kN/os. W 2001 roku zatwierdzony został Program dostosowania podstawowej sieci drogowej w Polsce do standardów Unii Europejskiej. Programem objęto około 13 tys. km dróg. Program dostosowawczy sieci drogowej do nacisków 115 kN/os będzie realizowany do momentu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej. Z momentem akcesji polska sieć drogową zostanie powiązana z systemem sieci transportowej TEN.

Polska polityka transportowa określona została w 1999 r. w dokumencie przygotowanym przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej (obecne Ministerstwo Infrastruktury).¹

Zadaniem polityki transportowej jest stymulowanie działań umożliwiających stworzenie odpowiednich warunków do prawidłowego funkcjonowania podmiotów gospodarczych oraz zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, który zaspokoi potrzeby transportowe gospodarki narodowej. W programie cel generalny polityki transportowej zapisano następująco:

¹ Polityka Transportowa Państwa do 2015 r. MTiGM 1999.

Celem generalnym polityki transportowej jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i środowiskowym, w warunkach gospodarki rynkowej, z uwzględnieniem współpracy międzynarodowej, oraz zobowiązań wynikających z potrzeb obronności państwa. Za priorytetowe cele polityki transportowej uznano:

- **dla układu drogowego:** (a) poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego (b) poprawie standardu robót utrzymaniowych, (w tym - rehabilitacja nawierzchni), (c) stworzenie sprawnych połączeń z krajami Unii Europejskiej, (d) poprawie systemów transportowych obszarów metropolitalnych;
- **dla infrastruktury kolejowej** podniesienie standardów jakości najważniejszych linii kolejowych, w tym tranzytowych, łącznie z infrastrukturą przejść granicznych;
- **funkcjonowanie wielu przewoźników na konkurencyjnym rynku przewoźników kolejowych**, przy przejściowym wsparciu państwa (w ramach restrukturyzacji kolei). Rola państwa polega na zapewnieniu dostępu do rynku. Tworzenie podmiotów gospodarczych dla świadczenia usług przewozów kolejowych jest uwarunkowane uzyskaniem koncesji;
- **zadania organizatora i koordynatora w komunikacji publicznej** przejmą samorzady: województw, powiatów i gmin. Samorzady wyłonią przewoźników w trybie zamówień publicznych, udzielając im rekompensat finansowych na pokrycie utraconych wpływów, spowodowanych nałożonymi obowiązkami świadczenia usług nierentownych;
- **wspieranie przez państwo w zakresie przewozów kombinowanych operatorów i spedytorów** na liberalizowanym rynku. Wsparcie państwa realizowane będzie przez odpowiednie mechanizmy fiskalne, w ramach regulacji Unii Europejskiej.

Plany rozwoju systemu transportowego w województwie podlaskim są dostosowane do polityki państwa w tym zakresie oraz do zasad funkcjonowania transportu w państwach UE. Dokumenty i programy określające cele i zadania polityki transportowej regionu spełniają zasadę zgodności z działaniami unijnymi i ogólnopolskimi w sposób uwzględniający potrzeby transportowe województwa.

Najważniejszymi dokumentami przedstawiającymi cele, priorytety oraz zadania systemu transportowego w województwie podlaskim są:

1. „Strategia rozwoju województwa podlaskiego do roku 2010”.
2. „Strategia rozwoju obszaru funkcjonalnego – Zielone Płuca Polski”.
3. „Program rozwoju turystyki w województwie podlaskim”.
4. „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego” z 2001 r.
5. „Priorytety współpracy zagranicznej województwa podlaskiego.

Powyższe dokumenty oraz wykonane przez Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu 3 wymienione na wstępie programy uwzględniają specyfikę gospodarczą regionu. Określają one priorytety rozwoju, podstawowe kierunki i zadania związane z rozwojem głównych gałęzi transportu w województwie podlaskim.

3. Czynniki współokreslające kierunki polityki transportowej województwa podlaskiego

W każdym z Programów rozwoju transportu zawarta jest analiza czynników wewnętrznych rozwoju systemu transportowego województwa, jak również czynników zewnętrznych oddziałujących na transport, do których należy prowadzona polityka Rzeczypospolitej Polskiej, integralnie powiązana z polityką transportową. Najistotniejsze znaczenie dla rozwoju systemu transportu w województwie podlaskim mają następujące czynniki:

Czynniki zewnętrzne:

- sytuacja gospodarcza Polski i regionu, w tym dynamika PKB i handlu zagranicznego,
- proces integracji z Unią Europejską oraz priorytety i zadania uwzględniające w zakresie współpracy międzynarodowej i transgranicznej,
- zasady przyjęte w strategii rozwoju gospodarczego RP,
- zasady polityki Państwa w zakresie przestrzennego zagospodarowania kraju.

Czynniki wewnętrzne:

- zasady polityki społeczno-gospodarczej województwa określone w „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do roku 2010”,
- zasady polityki władz samorządowych w zakresie zagospodarowania przestrzennego regionu,
- profil gospodarki określony przede wszystkim przez rolniczy charakter województwa,
- unikalne w skali kraju walory przyrodniczo-krajoznawcze województwa i wynikająca stąd potrzeba szczególnej ochrony środowiska,
- zasady zrównoważonego rozwoju systemu transportu, przyjaznego dla środowiska naturalnego,
- zły stan infrastruktury transportowej w województwie,
- rozwój turystyki krajowej i międzynarodowej w regionie,
- systematyczny rozwój motoryzacji indywidualnej,
- prognozowany znaczny wzrost natężenia ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych i wojewódzkich (w tym duży udział pojazdów ciężkich),
- brak infrastruktury dla rozwoju lotniczej komunikacji pasażerskiej.

Analiza zewnętrznych i wewnętrznych czynników określających obecne i przyszłe warunki działań gospodarczych w regionie, uwzględniać musi specyfikę województwa. Przyjęte strategiczne kierunki działania muszą każdorazowo uwzględniać rolniczy charakter regionu, a przede wszystkim jego unikalne walory przyrodnicze, historyczne i turystyczne. Jest to szczególnie ważne wobec istotnej roli, jaką pełnić ma region w tranzytowej obsłudze transportu międzynarodowego pomiędzy Europą Zachodnią, Polską, państwami nadbałtyckimi i państwami WNP. Potrzeby tranzytu, głównie drogowego tworzą poważne

zagrożenia dla środowiska naturalnego. Harmonijne rozwiązanie wynikających z tego sprzeczności stanowi jedno z najważniejszych wyzwań przyszłej polityki transportowej władz samorządowych.

4. Podstawowe założenia oraz kierunki kształtowania programu polityki transportowej województwa podlaskiego

System transportowy województwa podlaskiego powinien zaspokajać potrzeby transportowe gospodarki regionu, potrzeby przewozowe ludności oraz umożliwiać dogodny tranzyt osób i rzeczy pomiędzy sąsiednimi regionami i państwami przy jednoczesnym zachowaniu unikalnych walorów przyrodniczych i historycznych Podlasia.

Rozpatrując przewidywane kierunki rozwoju systemu transportowego na Podlasiu trzeba podkreślić, że poszczególnych gałęzi transportu nie wolno rozpatrywać w oderwaniu od siebie. Tworzyć one mają jednolity system działający w sposób uzupełniający się. Ponieważ obsługa transportowa gospodarki regionu oraz tranzytu przez dany region nie może odbywać się kosztem zubożenia jego walorów przyrodniczych i turystycznych, preferowane powinny być gałęzie transportu oraz technologie mające najmniej szkodliwy wpływ na środowisko. Taka gałęzia transportu jest kolej. Ponieważ województwo jest stosunkowo ubogie w sieć kolejową, należy maksymalnie wykorzystać istniejące linie oraz możliwości jakie transport ten stwarza. Wymienić tu można następujące kierunki działania wspomagające rozwój kolei:

1. Właściwe utrzymanie istniejącej infrastruktury a przede wszystkim zaniechanie z jej likwidacji tam, gdzie to nie stoi w sprzeczności z rachunkiem ekonomicznym, tak aby mogła ona maksymalnie zastępować transport drogowy.
2. Poprawę dostępności podmiotów gospodarczych i podróżnych do transportu kolejowego poprzez właściwe utrzymanie istniejących punktów przeladunkowych, stacji i przystanków pasażerskich.
3. Zwiększenie zdolności przepustowych transportu kolejowego, poprawę regularności i częstotliwości połączeń, co w konsekwencji przyczynić się powinno do zwiększenia atrakcyjności oferty kolejowej na rynku przewozowym.
4. Stworzenie warunków do integracji kolei w regionie z europejskim systemem kolejowym w celu zwiększenia roli transportu szynowego w obsłudze tranzytu międzynarodowego i krajowego przez omawiany obszar. Jest to szczególnie istotne zadanie w kontekście zachowania walorów przyrodniczych regionu
5. Zwiększenie wykorzystania linii bocznych, którym grozi likwidacja ze względów ekonomicznych poprzez zakup autobusów szynowych oraz lepszą koordynację komunikacji kolejowej i autobusowej.
6. Szersze wykorzystanie transportu kolejowego w połączeniach regionu z Białorusią, Obwodem Kaliningradzkim oraz Litwą i innymi państwami nadbałtyckimi.
7. Stworzenie warunków do lepszego wykorzystania transportu kombinowanego.

Ponieważ transport kolejowy spełniać będzie, ze względu na słabo rozwiniętą infrastrukturę, ograniczoną rolę w obsłudze transportowej regionu, konieczne są działania rozwijające transport samochodowy i infrastrukturę drogową.

Jeżeli chodzi o rozwój infrastruktury za najistotniejsze uznać można takie kierunki jak:

1. Modernizacja i rozbudowa głównych dróg tranzytowych przez obszar województwa wraz z rozbudową infrastruktury towarzyszącej, co powinno usprawnić obsługę głównych strumieni transportowych. Działania te muszą być prowadzone z maksymalną troską o stan środowiska i w ścisłej współpracy ze służbami ochrony przyrody.

2. Modernizacja i właściwe utrzymanie dróg wojewódzkich stanowiących podstawowy system obsługi transportowej głównych ośrodków gospodarczych i osadniczych regionu.
3. Modernizacja i rozbudowa sieci dróg powiatowych i gminnych, a na wielu z nich budowa twardej nawierzchni. Unowocześnienie dróg powiatowych i gminnych ma na celu zapewnienie wszystkim mieszkańcom regionu warunków, w których możliwy będzie łatwy dostęp do ośrodków miejskich i gminnych, gdzie koncentrują się funkcje usługowe (handel, ochrona zdrowia, szkolnictwo, funkcje administracyjne itp.) oraz ułatwienie rozwoju gospodarczego na tych obszarach, gdzie zły stan dróg lub ich brak stanowi znacząca bariera.
4. Działania mające na celu zmniejszenie uciążliwości transportu samochodowego dla otoczenia i zagrożeń bezpieczeństwa jakie stwarza. Chodzi tu o takie przedsięwzięcia jak budowa obwodnic, wiaduktów, bezkolizyjnych skrzyżowań i sygnalizacji świetlnej. Działania takie pozwolą wyprowadzić ruch tranzytowy poza większe miejscowości i ograniczyć liczbę wypadków drogowych.
5. Modernizacja układów drogowych w większych miastach regionu to jest w Białymstoku, Łomży i Suwałkach w celu usprawnienia ruchu tranzytowego, poprawe bezpieczeństwa i zmniejszenie uciążliwości ruchu drogowego dla mieszkańców.

Zmodernizowany i rozbudowany układ infrastruktury drogowej powinien się przyczynić do usprawnienia funkcjonowania transportu samochodowego w województwie podlaskim. Główne kierunki działań w tym zakresie powinny być następujące:

1. Promowanie i rozwijanie komunikacji publicznej w obsłudze potrzeb przewozowych ludności. Konieczne jest intensyfikacja działań władz samorządowych w celu rozwoju publicznych przewozów pasażerskich (miejskich, podmiejskich, regionalnych i międzyregionalnych) i właściwej ich koordynacji na obszarze Podlasia. Preferowanie komunikacji zbiorowej kosztem motoryzacji indywidualnej pozwoli na ochronę środowiska naturalnego i obszarów cennych ze względów turystycznych.
2. Poprawa dostępności usług świadczonych przez transport samochodowy pasażerski i towarowy oraz jakości ich świadczenia.
3. Właściwe koordynowanie sieci i połączeń transportu drogowego województwa z krajowym systemem transportowym i międzynarodową siecią transportową.
4. Ciągły monitoring sytuacji i sposobów funkcjonowania transportu samochodowego i oddziaływanie na ten system w sposób racjonalny i zapobiegający zjawiskom żywiołowym i niepożądanym. Szczególnej troski wymaga obserwacja obciążenia dróg w regionach atrakcyjnych przyrodniczo i turystycznie przez motoryzację indywidualną i zastępowanie jej w miarę możliwości przez komunikację publiczną.
5. Tworzenie systemu więzi transportowych regionu z Litwą, Białorusią i Obwodem Kaliningradzkim w sposób uwzględniający rozbudowę przejść granicznych i koordynację transportu samochodowego z komunikacją kolejową. Działania te muszą być spójne ze standardami i uregulowaniami prawnymi obowiązującymi nas w związku z przystąpieniem do Unii Europejskiej.

Strategia rozwoju lotnictwa cywilnego

Transport lotniczy stanowi ważny czynnik rozwoju miast, regionów, gospodarki oraz podnosi standard życia ludności ze względu na duży zasięg i krótki czas podróży. Białystok jako stolica województwa podlaskiego – tak jak każda aglomeracja miejska – powinien posiadać odpowiednio dostosowany do potrzeb miasta port lotniczy. Budowę lotniska

warunkuje zapotrzebowanie na tego typu usługi, które może wzrosnąć zwłaszcza w przypadku wprowadzenia do ruchu niewielkich samolotów (statków powietrznych). Ocenę zasadności budowy lotniska powinny dać przeprowadzone stosowne prace studialne i rachunek ekonomiczny. W przypadku potwierdzenia zasadności inwestycji, tworzone powinny być warunki terenowe i finansowe dla budowy lotniska regionalnego. Lokalizacja lotniska regionalnego dla Białegostoku przewidziana jest w okolicach wsi Topolany w odległości około 20 km na południowy wschód od Białegostoku. Budowa tego lotniska powinna stać się priorytetowym zadaniem polityki transportowej województwa podlaskiego. Przed rozpoczęciem budowy lotniska należy wybudować drogę dojazdową do lotniska. W dalszej perspektywie należy również rozbudować lotnisko lokalne Raczki w Powiecie Suwalskim Ziemią Suwalskim.

Rozwój żeglugi śródlądowej

Udrożnienie Kanalu Augustowskiego na całej jego długości utworzyłoby atrakcyjny międzynarodowy szlak turystyki wodnej, głównie kajakowej, między Polską a miejscowościami atrakcyjnymi turystycznie na Litwie. Powyższe zadanie stanowi ważny cel w rozwoju infrastruktury w ramach Euroregionu „Niemen”. Canal Augustowski stanowi unikalny w skali inżynierskiej zabytek sztuki inżynierskiej XIX w., a szerokie promowanie tego obiektu stwarza duże możliwości przyciągnięcia turystów krajowych i zagranicznych.

5. Wytyczne w sprawie realizacji programu polityki transportowej województwa podlaskiego

Realizacja kierunków polityki transportowej, o których mowa w 3 wcześniej omawianych programach oraz w niniejszym opracowaniu wymaga podejmowania konkretnych działań – zadań. Zostały one szczegółowo wyspecyfikowane w cytowanych opracowaniach. W odniesieniu do podstawowych kierunków działań najważniejsze z nich są następujące:

Transport kolejowy:

Zadania niezbędne do realizacji do 2005 r.

- Modernizacja linii kolejowej w relacji Sokółka – Kuznica Białostocka – Granica Państwa;
- Modernizacja linii kolejowej w relacji Siemianówka – Granica Państwa;
- Modernizacja linii kolejowej w relacji Białystok - Czeremcha – Granica Państwa;
- Wykonywanie napraw głównych części parku lokomotyw;
- Odnowienie parku lokomotyw pociagowych spalinowych ok. 50 % stanu taboru;
- Odtworzenie parku lokomotyw, taboru wagonów i składów EZT
- Wykonywanie napraw głównych składów EZT;
- Wykonywanie napraw głównych wagonów pasażerskich;
- Odnowienie ok. 30% parku wagonów osobowych;
- Zakup autobusów szynowych (minimalne potrzeby ok.20 sztuk);
- Modernizacja torów stacyjnych na stacjach węzłowych i granicznych Białystok, Sokółka, Kuznica,
- Naprawa peronów na stacjach Białystok, Szepietowo, Sokółka, Czeremcha, Suwalki,
- Modernizacja budynków stacyjnych miast powiatowych, przez które przebiegają linie kolejowe;
- Naprawa rampy przeladunkowej na stacji Sokółka zlokalizowanej pomiędzy torami szerokim i normalnotorowym oraz wykonanie naprawy głównej toru szerokiego.
- Modernizacja stacji Kuznica Białostocka (do 2006 roku);
- Przystosowanie przejść granicznych do obsługi przewozów kombinowanych (do 2006 roku).

Zadania niezbędne do realizacji do 2015 r.

- Modernizacja I korytarza transportowego w relacji Trakiszki – Białystok-Czyżew;
- Modernizacja linii w relacji Białystok – Elk;
- Modernizacja linii kolejowej w relacji Siemiatycze – Siemianówka;

- Modernizacja linii kolejowych szeroko torowych nr 57, nr 58, nr 59 w celu przystosowania ich do ruchu w technologii „tiry na tory”;
- Modernizacja stacji kolejowych w miastach województwa;
- Wykonywanie napraw głównych lokomotyw;
- Odnowienie ok. 50% parku lokomotyw elektrycznych;
- Odnowienie parku lokomotyw pociagowych spalinowych 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.
- Budowa terminalu kontenerowego jako nowoczesnego centrum logistycznego;
- Modernizacja przejść granicznych.

Infrastruktura drogowa

Realizacja strategii średnioterminowej do 2005 roku będzie odbywać się poprzez następujące działania inwestycyjno-rozwojowe:

1. Budowa i modernizacja dróg krajowych:

- Modernizacja drogi nr 8 (kierunek Warszawa) – Zambrów – Białystok – Suwałki – Budzisko
 - rehabilitacja nawierzchni na odcinkach o łącznej długości 41,31 km,
 - rozpoczęcie wzmocnienia nawierzchni do 115 kN/os na odcinku Białystok – Suwałki,
 - rozpoczęcie budowy obwodnic Zambrów i Augustów,
 - przebudowa (remont) mostów przez rzekę Supraśl w Jurówcach i przez rzekę Biebrze w Sztabinie.
- Modernizacja drogi nr 19 Kuznica Białostocka – Sokółka – Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze (kierunek Lublin)
 - rehabilitacja nawierzchni na odcinku Białystok – Zabłudów,
 - rozpoczęcie przebudowy odcinka Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze – granica województwa (wdrożenie pilotazowego programu przebudowy i utrzymania drogi w ramach PPP – partnerstwa prywatno – publicznego),
 - budowa obwodnicy Wasilkowa.
- Przebudowa i modernizacja drogi nr 61: Granica województwa – Lomża – Grajewo – Augustów.
- Przebudowa i modernizacja drogi nr 65 na odcinku Białystok – Bobrowniki – granica Państwa.

2. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich: wybranych odcinków dróg wojewódzkich szczególnie ważnych dla układu komunikacyjnego województwa ze względu na duże natężenie i obciążenie ruchem oraz znaczenie z punktu widzenia regionu, współpracy między województwami oraz obsługi strefy przygranicznej.
3. Rozpoczęcie modernizacji sieci dróg powiatowych i gminnych w celu poprawy obsługi komunikacyjnej ludności i stworzenia warunków do rozwoju rolnictwa, przemysłu spożywczego, usług i turystyki.
4. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Białymstoku.
5. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Lomży.
6. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Suwałkach.

Realizacja strategii długoterminowej w latach 2006-2015 będzie odbywać się poprzez następujące działania inwestycyjno-rozwojowe:

1. Budowa i modernizacja dróg krajowych.

- Kontynuacja przebudowy i modernizacji drogi S8 (kierunek Warszawa) – Białystok – Suwałki – Budzisko
 - wzmocnienie nawierzchni do 155 kN/os na odcinku Białystok – Suwałki.
 - kontynuacja budowy obwodnic Zambrowa i Augustowa.
 - budowa obwodnic: Suwałki, Sztabina, Suchowoli, zespołu wsi Krzywa, Poswietne, Chodorówka, zespołu wsi Skindzierz i Wysokie, Zagórze, Wisniewa oraz Mezenina,
 - budowa odcinka granica województwa – Zambrów – Białystok do parametrów drogi ekspresowej.
- Kontynuacja przebudowy drogi S19 Kuznica Białostocka – Białystok – (kierunek Lublin)
 - budowa obwodnic Sokółki, Bielska Podlaskiego i Siemiatycz.
- Kontynuacja przebudowy drogi nr 61 Ostrołęka – Lomża – Grajewo – Augustów
 - budowa obwodnicy Lomży wraz z przeprawą mostową przez Narew oraz budowa obwodnic miast: Stawisk, Szczuczyna, Grajewa, Rajgródu i Bargłowa.
- Przebudowa i modernizacja drogi nr 65 Grajewo – Białystok – na odcinku Knyszyn – Białystok.
- Modernizacja drogi nr 66 (kierunek Zambrów) – Bielsk Podlaski – Polowce.
- Modernizacja drogi nr 16 (kierunek Elk) – Augustów – Ogrodniki na odcinku Augustów – Ogrodniki.

2. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich: wybranych odcinków (z poszerzeniem jezdni na niektórych odcinkach oraz z dostosowaniem do normatywnych parametrów technicznych). Priorytetem w zakresie modernizacji zostały objęte drogi o dużym natężeniu i obciążeniu ruchem, ważne strategicznie z punktu widzenia regionu, współpracy między województwami oraz obsługi strefy przygranicznej.
3. Modernizacja dróg powiatowych i gminnych.
4. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Białymstoku.
5. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Łomży.
6. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Suwałkach.

Transport samochodowy

Realizacja działań rozwojowych do roku 2005 będzie się odbywać poprzez wykonywanie następujących zadań:

Zadanie 1. Monitoring - przeprowadzanie na bieżąco badań funkcjonowania rynku transportu drogowego, wraz z wnioskami dotyczącymi racjonalizacji przewozów i połączeń.

Zadanie 2. Usprawnienie systemu refundacji strat z tytułu honorowania ulg za przewozy.

Zadanie 3. Podstawowe zadania z zakresu tworzenia warunków do poprawy obsługi komunikacyjnej ludności przypisane są władzom samorządowym. W celu określenia racjonalnej sieci połączeń autobusowych powinno do nich należeć²:

- Badanie potrzeb przewozów pasażerskich, w oparciu o przyjęte metody badań.
- Ustalenie zasad oraz metody przeprowadzenia badań potrzeb przewozowych w regionie.
- Gromadzenie, analizowanie informacji niezbędnych dla przydzielania zezwoleń, planowania sieci połączeń oraz oceny jakości świadczonych przez przewoźników usług komunikacji publicznej.
- Przydzielenie licencji na wykonywanie krajowych przewozów autobusowych na podstawie warunków określonych w ustawie o transporcie drogowym oraz rozporządzeniami wykonawczymi.
- Ustalenie i planowanie racjonalnej sieci połączeń na podstawie potrzeb przewozowych zgłaszanych przy koordynacji rozkładu jazdy, również w połączeniu z kolejowymi przewozami regionalnymi.
- Koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowo regularne przewozy autobusowe prowadzona przez właściwe samorzady województwa, powiatu i gmin.
- Możliwość organizowania przetargów na przewozy lub prowadzenie linii autobusowych o szczególnym znaczeniu dla województwa w oparciu o ustawę o zamówieniach publicznych.

² Nie ma ustawowo wyznaczonego koordynatora i organizatora komunikacji publicznej w regionie. Oczekuje się ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, co zakłada polityka transportowa.

- Uwzględnienie potrzeb dowozu dzieci i młodzieży do szkół w ramach komunikacji publicznej oraz przewozów zorganizowanych („gimbusy” i inne formy dowozu).
 - Zawieranie umów z wybranymi przewoźnikami na obsługę tras, z uwzględnieniem honorowania przez nich przewozów w ulgowych.
 - Przestrzeganie zasad refundacji ulg dla wytypowanych przewoźników zgodnie z ustawą o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.
 - Dopilnowanie, aby pozostałe przewozy pasażerskie transportem drogowym wykonywano w województwie na zasadach rynkowych, pod warunkiem spełnienia przepisów o dopuszczeniu do zawodu oraz do rynku.
- Zadanie 4.** Promowanie komunikacji publicznej (w tym linii autobusowych) na trasach prowadzących do obszarów prawnie chronionych jak również stosowanie środków administracyjne prowadzące do ograniczania dostępu samochodów osobowych do obszarów prawnie chronionych.
- Zadanie 5.** Stworzenie centralnych punktów informacji o połączeniach autobusowych, realizowanych przez **wszystkich przewoźników** w województwie podsystemach przewozów regionalnych, międzyregionalnych i międzynarodowych.
- Zadanie 6** Stworzenie lub rozszerzenie wizualnej informacji na dworcach i przystankach o oferowanych usługach komunikacja publiczna. Tworzenie pozytywnego wizerunku autobusowej komunikacji publicznej.
- Zadanie 7.** Wdrażanie promocyjnych ofert przewozu, poprzez stosowanie promocyjnych stawek za różnego typu przewozy, przykładowo tzw. zniżek relacyjnych, stawek sezonowych i innych.
- Zadanie 8.** Opracowanie programów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (np. identyfikacja tzw. czarnych punktów itp.), co powinno być realizowane na bieżąco ze środków własnych.
- Zadanie 9.** Opracowanie programu dotyczącego zrównoważonego rozwoju transportu województwa: listy działań i instrumentów dla poprawy funkcjonowania transportu pasażerskiego i ładunków, kompleksowej obsługi komunikacja publiczna w województwie.
- Zadanie 10.** Opracowanie programu w zakresie ułatwień w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych. Program realizowany ze środków własnych i pomocowych Unii Europejskiej, z okresem realizacji z chwili uzyskania środków finansowych.
- Zadanie 11.** Uruchomienie międzynarodowego projektu badawczego finansowanego ze środków własnych oraz pomocowych, dotyczącego rozwoju przewozów międzynarodowych oraz drogowych przejść granicznych na trasie „Via Baltica” oraz z Obwodem Kaliningradzkim.
- Zadanie 12.** Sposób rozwiązania obsługi podróżnych z Obwodu Kaliningradzkiego uzależniony jest od decyzji Unii Europejskiej.
- Zadanie 13.** Promowanie komunikacji publicznej w regionie przygranicznym, w ramach Euroregionu „Niemen”.
- Zadanie 14.** Opracowanie i wdrożenie w Urzędzie Marszałkowskim systemu informatycznego dysponującego bazą danych o przewoźnikach i liniach autobusowych.

Pelnienie przez administracje funkcji organizatora sieci komunikacji publicznej wymaga, oprócz instrumentów prawych, posiadania systemu informacji o przewozach i przewoźnikach.

Zadanie 15. Zaproponowanie układu wspomagania informatycznego dla Urzedu Marszałkowskiego jest o tyle zlozone, ze praktycznie wszystkie urzedy powinny poslugiwac sie podobnymi systemami. Dla wspomagania funkcjonowania zaproponowac mozna utworzenie rozproszonej bazy danych, w której beda zapamietywane wszystkie informacje o dzialalnosci przewozowej w regionie. Do jej utworzenia do pewnego stopnia mozna wykorzystac istniejacy juz sprzet w powiatach i gminach oraz funkcjonujace polaczenia sieciowe. Koszt stworzenia systemu moze byc oszacowany na etapie zadania inwestycyjnego. Do nadzoru i kontroli wydanych licencji (zezwoleń) wystarczy normalny system ewidencyjny w Urzedzie Marszałkowskim.

Zadanie 16. Do sprawnej organizacji przewozów w regionie niezbedne jest przeprowadzanie badan przewozów pasazerskich w regionie. Informacje o przewoźnikach, oferowanych polaczeniach cenach/kosztach przewozów ulatwia Urzedowi Marszałkowskiemu sprawowanie funkcji koordynacji rozkladów jazdy, racjonalizacji polaczen, rozstrzyganie przetargów itp.

Zadanie 17. Koordynacja rozkladów jazdy powinna zapewnic: zabezpieczenie potrzeb przewozowych na danej linii komunikacyjnej, jakosc i standard uslug swiadczonych przez przewoźników prowadzacych juz dzialalnosc na danej linii, dostosowanie komunikacji autobusowej do polaczen regionalnych w transporcie kolejowym oraz potrzeby osób niepełnosprawnych.

Dla wymienionych zadan nie jest mozliwe na obecnym etapie okreslenie kosztów realizacji. Bedzie to dopiero mozliwe po rozpisaniu na przedsiwzięcia inwestycyjne i zadania wykonawcze.

Strategia dlugoterminowa rozwoju transportu samochodowego do 2015 roku

Do roku 2015 przewozy pasazerów drogowym transportem publicznym nie beda mialy tendencji wzrostowej, której mozna oczekiwac tylko w transporcie indywidualnym. Nastapi kontynuacja wczesniej podjetych zadan w oparciu o realizowany cel główny i cele strategiczne. Celem strategii dlugookresowej jest osiagniecie głównego celu, czyli stanu zrównowazenia systemu transportowego pod wzgledem ekonomicznym, technicznym i srodowiskowym, poprzez:

- Dazenie do „trwalego rozwoju” transportu drogowego przewozów i ladunków w województwie (trwala zrównowazona mobilnosc powinna uwzgledniac aspekty gospodarcze, spoleczne i ekologiczne, przy czym wieksza wage nalezy przywiazrywac do wydajnosci i jakosci anizeli ilosci przewozów);
- Zmniejszanie udzialu samochodów osobowych na korzysc transportu publicznego, poprzez miedzy innymi poprawe atrakcyjnosci komunikacji zbiorowej, podnoszenie jakosci obslugi przewozu i odprawy podrózných;
- Dalsza liberalizacja, czyli otwarcie rynku przewozowego dla przewoźników z wszystkich krajów, wprowadzenie jednolitych regulacji rynkowych Unii;

- Rozszerzenie przepisów dotyczących konkurencji na przedsiębiorstwa publiczne i prywatne (projekt Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy), zgodnie z Unijną zasadą wolności świadczenia usług na rynku komunikacji zbiorowej (standardowe kontrakty na usługi wykonywane według zobowiązań do świadczenia usług publicznych);
- Zrównowazenie systemu poprzez eliminację wąskich gardeł i zwiększenie bezpieczeństwa na drogach województwa, zgodnie z zaleceniem Białej Księgi, określającej strategię rozwoju transportu w Unii Europejskiej. Niezbędny jest rozwój sieci dróg zapewniających swobodny dostęp do transeuropejskiej sieci transportowej;
- Działania mające na celu budowę drogi ekspresowej „Via Baltica” biegnącej przez województwo podlaskie wzdłuż I Paneuropejskiego Korytarza transportowego (Helsinki) – Tallin – Ryga – Kowno – Białystok – Warszawa, z odgałęzieniem Ryga – Kaliningrad – Gdansk (polski odcinek tej drogi Szypliszki – Suwałki – Białystok – Warszawa);
- Włączenie województwa podlaskiego w zachodnioeuropejską koncepcję zintegrowanych systemów transportowych, zapewniających w przewozach pasażerskich usługi w systemie „od drzwi do drzwi”, a w przewozach ładunków – transport kombinowany;
- Wzajemne nowoczesnych systemów transportu, w tym wyposażenia systemu transportu materiałów niebezpiecznych w system GPS;
- Stopniowe upraszczanie przepisów celnych i odpraw granicznych na polskiej granicy wschodniej. Po rozszerzeniu Unii, państwa w niej zrzeszone będą szukały nowych kontaktów politycznych i gospodarczych z Rosją i byłymi krajami ZSRR.

Ważnym problemem jest finansowanie powyższych zadań. Znalazienie odpowiednich środków warunkuje realizację programów w przyjętych terminach. Należy zwrócić uwagę na możliwości, jakie w tym zakresie otwiera przewidywane członkostwo RP w strukturach UE. W ramach tych struktur, a wcześniej w trakcie okresu przedakcesyjnego, istnieje możliwość pozyskania znacznych środków. Stwarza to szansę, że po raz pierwszy w historii programy i zadania mają znaczne szanse na realizację.

W obecnej sytuacji, poprzedzającej pełną integrację gospodarczą Polski z UE, wykorzystac można następujące źródła finansowania Programu rozwoju systemu transportowego:

- środki finansowe z budżetu państwa,
- opłaty z tytułu zanieczyszczenia atmosfery przez transport,
- zagraniczne bezzwrotne dotacje w ramach programów Unii Europejskiej,
- kredyty i pożyczki zaciągane w międzynarodowych instytucjach finansowych i bankach komercyjnych,
- współpraca z sektorem prywatnym w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.
- budżet samorządu,
- ze dzierżawienia infrastruktury,
- kredyty i pożyczki lokalnych, prywatnych instytucji finansowych,
- obligacje samorządowe, według dopuszczalnych rozmiarów wyznaczonych ustawą o finansach publicznych,

- umów leasingowych,
- środki finansowe podmiotów krajowych i zagranicznych.

Podsumowanie

Przeprowadzone analizy dotyczące perspektyw i kierunków rozwoju transportu w województwie podlaskim wskazują, że region ten ma przed sobą pomyslnie perspektywy. Jest on obszarem unikalnym w skali całego kraju, a szczególne perspektywy rozwoju ma:

- rolnictwo (także rolnictwo ekologiczne),
- turystyka (w tym także agroturystyka),
- przemysł spożywczy,
- leśnictwo i przemysł drzewny,
- handel,
- współpraca przygraniczna.

Szczególne perspektywy stwarza przygraniczne położenie regionu, a fakt, że wschodnia granica stanie się wkrótce granicą UE stanowić może poważny atut regionu i pozwoli na rozwój współpracy międzynarodowej przygranicznej pomiędzy Unią Europejską a państwami WNP.

Wskazane w opracowaniach OBET kierunki i zadania rozbudowy systemu transportowego tworzą, zdaniem autorów, warunki do tego, aby wszystkie galezie transportu przyczyniały się do optymalnego wykorzystania atutów gospodarczych regionu.