

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

**Warszawa, wrzesień 2002**

Prace wykonał:

**OSRODEK BADAWCZY EKONIMKI TRANSPORTU P.P. W WARSZAWIE**

Na zlecenie:

**URZEDU MARSZALKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO**

Zespół autorski:

*Hanna Polewska-Dorozik*

*Agnieszka Skala-Pozniak*

Współpraca:

*Krystyna Bentkowska-Senator*

*Leszek Dziuban*

*Dariusz Zalewski*

## Spis treści:

Wstęp.....	5
Rozdział I .....	7
Wpływ uwarunkowań na kształtowanie polityki transportowej województwa podlaskiego w zakresie rozwoju systemu transportu drogowego .....	7
1. Uwarunkowania wewnętrzne.....	7
1.1. Uwarunkowania społeczno - gospodarcze .....	7
1.2. Ochrona środowiska .....	11
1.3. Turystyka.....	12
1.4. Handel zagraniczny .....	14
1.5. Obszary funkcjonalne województwa i ich charakterystyka.....	14
2. Uwarunkowania zewnętrzne.....	15
2.1. Uwarunkowania wynikające z wymogów Unii Europejskiej.....	15
2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy międzynarodowej, w tym przygranicznej.....	19
Rozdział II .....	21
Charakterystyka przewozów realizowanych przez transport samochodowy województwa podlaskiego .....	21
1. Charakterystyka przewozów autobusowych.....	21
1.1. Przewozy autobusowe - krajowe.....	21
1.2. Przewozy autobusowe - międzynarodowe .....	27
2. Charakterystyka drogowych przewozów towarowych.....	30
2.1. Przestrzenne rozmieszczenie nadawców i odbiorców ładunków .....	30
2.2. Przewozy ładunków w relacjach krajowych.....	31
2.3. Międzynarodowe drogowe przewozy ładunków .....	34
3. Ruch transgraniczny przez przejścia drogowe.....	37
4. Natężenie ruchu na drogach.....	40
4.1. Ruch osobowy.....	40
4.2. Ruch towarowy.....	42
Rozdział III .....	45
Analiza SWOT.....	45
1. Uwarunkowania drogowych przewozów pasażerskich.....	45
2. Uwarunkowania przewozów ładunków transportem drogowym.....	48
Rozdział IV .....	53
Prognoza potencjalnego natężenia ruchu i popytu na przewozy w województwie .....	53
1. Prognoza natężenia ruchu drogowego .....	53
2. Prognoza popytu na przewozy autobusowe.....	59
Rozdział V .....	63
Instrumenty wdrażania polityki transportowej województwa na szczeblu samorządów i kraju .....	63
1. Instrumenty prawno - organizacyjne .....	63
2. Kompetencje .....	63
3. Współpraca samorządowa i inna .....	65
4. Współpraca międzynarodowa.....	65
Rozdział VI.....	67

Zalozenia, uwarunkowania oraz cele i zasady polityki transportowej Panstwa: dlugoterminowej i srednioterminowej w zakresie transportu drogowego (synteza) .....	67
1. Cel generalny .....	67
2. Podstawowe zadania polityki transportowej panstwa w zakresie transportu drogowego .....	67
3. Glowne uwarunkowania realizacji celow i zadan polityki transportowej.....	68
Rozdzial VII.....	71
Zrownowazony, dostepny i zintegrowany system transportu drogowego w wojewodztwie podlaskim	71
1. Wizja rozwoju transportu drogowego.....	71
2. System przewozow pasazerskich .....	72
3. System przewozow ladunkow z uwzglednieniem transportu kombinowanego.....	73
4. Koordynacja przewozow .....	73
Rozdzial VIII .....	75
Strategia rozwoju systemu transportu drogowego w wojewodztwie podlaskim .....	75
1. Priorytetowe przedsiwziecia oraz ich hierarchizacja i uzasadnienie w strategii sredniokresowej	75
1.1. Cele podstawowe w okresie do 2005 roku dla transportu drogowego osob.....	75
1.2. Zadania wynikajace z celow rozwoju przewozow oraz formy ich realizacji .....	76
2. Priorytety w strategii srednioterminowej i dlugoterminowej do 2015 roku .....	81
2.1. Priorytety w strategii srednioterminowej.....	81
2.2. Strategia dlugoterminowa do 2015 roku.....	82
2.3. Monitoring realizacji programu .....	83
Rozdzial IX.....	85
Spodziewane korzysci wdroyenia podstawowych celow i zadan polityki transportowej w zakresie rozwoju transportu drogowego dla wojewodztwa i kraju .....	85
Podsumowanie .....	87
ZALACZNIK NR 1.....	89
Wykaz wazniejszych aktow prawnych .....	90
ZALACZNIK NR 2.....	93
Spis tabel:.....	93
ZALACZNIK NR 3.....	121
Spis map i rysunkow .....	121

### **Spis tabel zawartych w tresci opracowania:**

Tabela 1.1. Struktura wiekowa ludnosci w polsce i w wojewodztwie podlaskim .....	8
Tabela 1.2. Regionalne zroznicowanie stopy bezrobocia.....	8
Tabela 1.3. Produkcja sprzedana przemyslu i budownictwa w 2000 r. (w mln zl, ceny biezace).....	10
Tabela 1.4. Struktura obszarow przyrodniczych objetych ochrona.....	12
Tabela 1.5. Baza turystyczna wojewodztwa podlaskiego w podziale na obszary funkcjonalne w 1999 r. ....	13
Tabela 2.1. Linie krajowej regularnej komunikacji autobusowej prowadzone w latach 1999 - 2000 w wojewodztwie podlaskim. ....	21
Tabela 2.2. Wielkosc i struktura krajowych przewozow pasazerow transportem samochodowym w wojewodztwie podlaskim w latach 1999 - 2000.....	23
Tabela 2.3. Przewozy pasazerow oraz praca przewozowa ogolem w latach 2000-2001, wedlug przedsiwbiorstw PKS.....	24
Tabela 2.4. Tabor autobusowy w wojewodztwie podlaskim. ....	26

Tabela 2.5. Linie międzynarodowej regularnej komunikacji samochodowej w województwie podlaskim w latach 1999 - 2000.....	27
Tabela 2.6. Międzynarodowe przewozy autokarowe wykonane przez przewoźników województwa podlaskiego.....	28
Tabela 2.7. Międzynarodowe przewozy pasażerów obsługiwane przez przedsiębiorstwa PKS województwa podlaskiego w latach 1999 - 2000.....	29
Tabela 2.8. Przewozy pasażerów transportem samochodowym w komunikacji międzynarodowej województwa podlaskiego.....	29
Tabela 2.9. Przewozy ładunków zarobkowym transportem drogowym w województwie podlaskim w latach 1999 - 2000.....	33
Tabela 2.10. Przewozy ładunków phz transportem drogowym do/ z województwa podlaskiego oraz odprowadzane przez drogowe przejścia graniczne województwa podlaskiego.....	35
Tabela 2.16. Wskazniki obciążenia ruchem pasażerskim i towarowym w 2000 r., według powiatów.....	43
Tabela 3.1. Analiza SWOT drogowych przewozów pasażerskich w województwie podlaskim.....	47
Tabela 3.2. Analiza SWOT drogowych przewozów towarowych w województwie podlaskim.....	50
Tabela 4.1. Prognozy wzrostu PKB w Polsce na lata 2001– 2006 opracowana przez Rząd RP.....	54
Tabela 4.2. Szacowany wzrost ruchu pojazdów w województwie podlaskim do 2015 roku.....	54
Tabela 4.3. Prognoza liczby i struktury wiekowej ludności w województwie podlaskim do 2030 roku.....	60
Tabela 4.4. Warianty rozwoju pozamiejskich przewozów autobusowych w województwie podlaskim do 2015 roku.....	60

### **Spis rysunków zawartych w treści opracowania:**

Rysunek 1.1. PKB na 1 mieszkańca w województwach w 1998 r. w zł.....	9
Rysunek 1.2. Udział wybranych galezi gospodarki w wartości dodanej brutto w % w 1999 r.....	10
Rysunek 2.1. Dynamika wzrostu przewozów realizowanych przez PPKS Białystok 1999=100.....	25
Rysunek 2.2. Liczba i struktura taboru autobusowego ze względu na liczbę miejsc, w województwie podlaskim w latach 1999 – 2000.....	27
Rysunek 4.1. Dynamika prognozowanego wzrostu średniorocznego ruchu osobowego wg „Transprojektu”.....	55
Rysunek 4.2. Dynamika prognozowanego wzrostu średniorocznego ruchu towarowego.....	55
Rysunek 4.3. Dynamika prognozowanego wzrostu średniorocznego ruchu osobowego na pięciu najbardziej obciążonych trasach w województwie.....	56
Rysunek 4.4. Dynamika prognozowanego wzrostu średniorocznego ruchu towarowego na pięciu najbardziej obciążonych trasach w województwie.....	56
Rysunek 4.5. Prognoza dynamiki wzrostu PKB oraz średniorocznego ruchu pojazdów w województwie podlaskim.....	58



## Wstęp

**Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu drogowego województwa podlaskiego do 2005 roku, z perspektywa do 2015 roku, wpisuje się z jednej strony w strategię rozwoju województwa, z drugiej zaś strony w plany rozwoju sieci trans-europejskich, przy uwzględnieniu uwarunkowań wynikających z przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.**

Punkt wyjścia dla Programu stanowi analiza czynników wewnętrznych rozwoju społecznego, politycznego i gospodarczego, charakteryzujących w sposób istotny województwo. Analizie poddano czynniki zewnętrznego otoczenia oddziałujące na transport, do których należy przede wszystkim prowadzona polityka Rzeczypospolitej Polskiej z integralnie powiązana z nią polityka transportowa państwa. Polityka transportowa określa zasadnicze kierunki rozwoju transportu drogowego również w odniesieniu do regionów. Uwarunkowania zewnętrzne dla transportu drogowego wynikają przede wszystkim z akcesji Polski do Unii Europejskiej. Zachowano zasady zgodności i nadrzędności celów oraz misji wynikających z prowadzonej narodowej strategii rozwoju regionalnego państwa, polityki zagospodarowania przestrzennego kraju oraz polskiej polityki transportowej, z celami i priorytetami rozwoju na poziomie województwa.

Dla sformułowania wizji oraz celów rozwojowych transportu drogowego, przeanalizowano stan autobusowej komunikacji publicznej oraz przejazdów ładunków w województwie. Przedstawiono również rozmiary obciążenia ruchem osobowym i ciężarowym dróg (na podstawie pomiaru generalnego ruchu, dokonanego w 2000 roku przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt” Sp. z o.o.), wraz z prognozą tego ruchu do 2015 roku. Diagnoza stanu obecnego i przewidywany rozwój przewozów osób i ładunków, stanowią podstawę do określenia priorytetowych celów rozwoju transportu drogowego w ramach opracowanej strategii średnioterminowej dla województwa podlaskiego do 2005 roku, z perspektywą 2015 roku.

W strategii rozwoju systemu transportu drogowego posługiwano się zróżnicowaną metodologią, taką jak: metody analizy porównawczej, badania pierwotne przedsiębiorstw drogowego transportu osób i rzeczy oraz przedsiębiorstw nadawczych, analiza SWOT, statystyczne metody mierzące siłę wzajemnych oddziaływań złożonych czynników zewnętrznych na przewozy osób i ładunków, co ma znaczenie przy prognozowaniu przewozów drogowych.

Dla przejrzystości Programu wiele szczegółowych plików charakteryzujących transport drogowy zamieszczono w załącznikach. Załącznik nr 1 zawiera ważniejsze akty prawne regulujące przewozy drogowo. W formie tabelarycznej załącznika nr 2 przedstawiono szczegółowe zestawienia informacji i wskaźników charakteryzujących sytuację społeczno – gospodarczą oraz przewozy i natężenie ruchu drogowego, wielkość i strukturę przewozów i ładunków w województwie. Zamieszczono szczegółowe dane o międzynarodowych przewozach drogowych ładunków przybyłych i nadanych z województwa podlaskiego oraz przechodzących przez graniczne przejścia drogowo województwa. Przedstawiono charakterystyki obciążeń tych przejść różnymi rodzajami ruchu drogowego. W załączniku nr 2 w tabelach nr 18-20 zawarto prognozy ruchu na drogach województwa podlaskiego do 2015 roku opracowane przez „Transprojekt”. Jednocześnie w celu weryfikacji i uzupełnienia tych prognoz, opracowano trendy przewidywanego ruchu drogowego i scenariusze przewidywanej dynamiki ruchu i przewozów autobusowych. Zamieszczone prognozy są ze sobą zgodne, chociaż w sytuacji wysokiej niepewności przyszłych trendów społeczno – gospodarczych

niezwykle trudno określić miarodajne wielkości przyszłych przewozów. Program ilustrują dodatkowo zamieszczone w załączniku nr 3 mapy i rysunki.

Program zintegrowanego rozwoju systemu transportu drogowego opiera się na dokumentach będących obowiązującymi w prowadzonej polityce państwa i województwa. Należą do nich między innymi:

- „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” przyjęta w dniu 28.12.2000 r. przez Radę Ministrów;
- „Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2001-2006” przyjęta w dniu 28.12.2002 r. przez Radę Ministrów;
- „Narodowa Strategia Rozwoju Transportu na lata 2000-2006” opracowana w ramach prac nad Narodowym Planem Rozwoju 2000-2006;
- „Założenia Polityki Transportowej Państwa na lata 2000-2015” Warszawa, MTiGM;
- „Polityka transportowa Państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju” opracowana w październiku 2001 r. przez MTiGM – dokument przyjęty przez Radę Ministrów w październiku 2002 r.;
- Stanowisko Negocjacyjne Polski w Obszarze Polityki Transportowej (kolejne stanowiska w trakcie negocjacji);
- „Strategia Gospodarcza Rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca”, „Infrastruktura – klucz do rozwoju” przyjęta przez Radę Ministrów 29 stycznia 2002 r.;
- Wstępny układ celów i priorytetów Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006 na podstawie programu gospodarczego rządu, przyjęty przez Radę Ministrów 26 marca 2002 r.;
- „Strategia rozwoju województwa podlaskiego do roku 2010”. Zarząd Województwa Podlaskiego, Białystok 2000 r.;
- „Program Wojewódzki na lata 2001-2002” z 2001 r.;
- „Kontrakt Wojewódzki” Białystok, czerwiec 2001 r.;
- „Oświadczenie Stron dotyczące zmian w kontrakcie wojewódzkim” październik, 2001 r.;
- Aneks Nr 2 do Kontraktu Województwa Podlaskiego”;
- „Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego” – Uwarunkowania, 2001 r.;
- Program Rozwoju Turystyki i Zagospodarowania Turystycznego Województwa Podlaskiego do 2010 r. Samorząd Województwa Podlaskiego, Białystok 2001 r.

Ponadto wykorzystano wiele innych danych, z których najważniejsze to informacje:

- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego w Białymstoku;
- GUS oraz WUS w Warszawie i w Białymstoku;
- Straży Granicznej w Warszawie;
- Polskiej Agencji Rozwoju Regionalnego w Warszawie;
- Samorządowego Kongresu Szczyt Wschodniej - Kontrakt dla Szczyt Wschodniej;
- Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego w Warszawie.

Wykorzystano również dokumenty związane z planowanym przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej (w tym dokumenty Komisji Europejskiej, „Biała Księga Unii Europejskiej” dotycząca polityki transportowej, przyjęta we wrześniu 2001 r., Program Phare 2000 itp.) oraz dokumenty innych międzynarodowych instytucji (między innymi Europejskiej Komisji Ministrów Transportu).



## Rozdział I

### Wpływ uwarunkowań na kształtowanie polityki transportowej województwa podlaskiego w zakresie rozwoju systemu transportu drogowego

#### 1. Uwarunkowania wewnętrzne

##### 1.1. Uwarunkowania społeczno - gospodarcze

Województwo podlaskie położone jest na szlaku komunikacyjnym prowadzącym na północno-wschód kontynentu, do państw bałtyckich i do północno-zachodniej części Rosji (w region St. Petersburga). Należy uznać, że położenie geograficzne stwarza korzystne warunki dla rozwoju handlu, turystyki i transportu.

Województwo zajmuje obszar 20 180 km<sup>2</sup>, co plasuje je na szóstym pod względem wielkości miejscu w Polsce. Od północnego zachodu graniczy z województwem warmińsko-mazurskim, od zachodu – z województwem mazowieckim, a od południa, na krótkim odcinku, z województwem lubelskim. Od północy i północnego-wschodu, na odcinku 103 km graniczy z Litwą, zaś od wschodu na długości 246 km z Białorusią.

Województwo podzielone jest na:

- 14 powiatów ziemskich – augustowski, białostocki, bielski, grajewski, hajnowski, kolnenski, łomżyński, moniecki, sejneński, siemiatycki, sokólski, suwalski, wysokomazowiecki, zambrowski; oraz 3 powiaty grodzkie – Białystok, Łomża, Suwałki;
- 118 gmin, z tego: 13 gmin miejskich, 23 gminy miejsko-wiejskie oraz 82 gminy wiejskie;

W województwie funkcjonuje 36 miast i 3 947 miejscowości wiejskich. Stolica i zarazem największym miastem jest Białystok, liczący ponad 285 tys. mieszkańców. W Suwałkach i Łomży zamieszkuje po około 65 tys. mieszkańców, sześć miast – Augustów, Bielsk Podlaski, Grajewo, Hajnówka, Zambrów i Sokółka – liczą po 20-30 tys. mieszkańców. Pozostałe ośrodki to miasta małe – do 15 tys. mieszkańców. Wiejska sieć osadnicza charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem. Na jedną miejscowość wiejską w 1999 r. przypadało około 133 mieszkańców (średnio w kraju – 259).

W 2000 r. województwo podlaskie liczyło 1 221,1 tys. mieszkańców, co plasowało je na 14 miejscu w kraju. Gęstość zaludnienia w województwie jest najniższa w Polsce i wynosi 60,5 osób/km<sup>2</sup> (dla Polski 124 osoby/km)<sup>1</sup> (mapa nr 2 w załączniku nr 3).

W ostatnich latach uległa zmianie struktura wiekowa ludności, spadł udział ludności w wieku przedprodukcyjnym a wzrósł w wieku produkcyjnym, co jest tendencją odmienną do zjawisk występujących w skali całego kraju (tabela 1.1.).

---

<sup>1</sup> Dane GUS z 1999 r.

**Tabela 1.1.** Struktura wiekowa ludności w Polsce i w województwie podlaskim

lata	ludność w wieku przedprodukcyjnym w %		ludność w wieku produkcyjnym w %		ludność w wieku poprodukcyjnym w %	
	Polska	województwo podlaskie	Polska	województwo podlaskie	Polska	województwo podlaskie
1997	25,6%	27,8%	60,1%	56,8%	14,4%	15,4%
1999	27,0%	26,5%	59,1%	57,8%	14,0%	15,7%
2000	27,6%	25,6%	58,7%	58,5%	13,8%	15,9%

Zródło: GUS

Poziom zatrudnienia wykazuje tendencje malejaca, w 2000 r. wyniósł 495,4 tys. osób<sup>2</sup>, wobec 509,4 tys. osób w 1999 r. Charakter regionu sprzyja zatrudnieniu w sektorze rolnictwa, w którym pracowalo srednio 45,2% zatrudnionych w województwie, podczas gdy w podregionie lomzynskim odsetek zatrudnionych w rolnictwie przekracza 60%.

Stopa bezrobocia w województwie na koniec 2000 r. wyniosla 13,7%. Jest ona nizsza od sredniej krajowej, na co wplywa wysoki wskaźnik zatrudnienia w rolnictwie. Teze te potwierdza wysokosc wskaźnika bezrobocia wsród pracujacych poza rolnictwem, który wynosi 25,1%. Bezrobotni zamieszkali na wsi stanowili 37% ogółu zarejestrowanych pozostajacych bez pracy. Szacuje sie, ze laczna liczba bezrobotnych na terenach wiejskich oscyluje wokół 40 tys. osób, laczenie z osobami zaliczanymi do obszaru bezrobocia ukrytego. Bezrobocie to znacznie ogranicza mobilnosc miejscowej ludnosc. Wystepuje zróznicowanie stopy bezrobocia w poszczególnych podregionach (tabela 1.2.).

**Tabela 1.2.** Regionalne zróznicowanie stopy bezrobocia.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	1998	1999	2000
Polska	10,4	13,1	15,0
Województwo podlaskie	10,8	12,5	13,7
Podregion bialostocko-suwalski	9,9	11,7	12,8
Podregion lomzynski	13,5	15,0	16,1

Zródło: GUS, Informacja o sytuacji spoleczno-gospodarczej województw, nr 4/2000, Warszawa, kwiecień 2001.

Szansa na poprawe sytuacji na rynku pracy w województwie jest wzrost gospodarczy, rozwój przedsiebiorczosci i zdolnosc adaptacyjnych podmiotów gospodarczych oraz doskonalenie jakosci zasobów ludzkich poprzez podnoszenie poziomu edukacji w województwie.

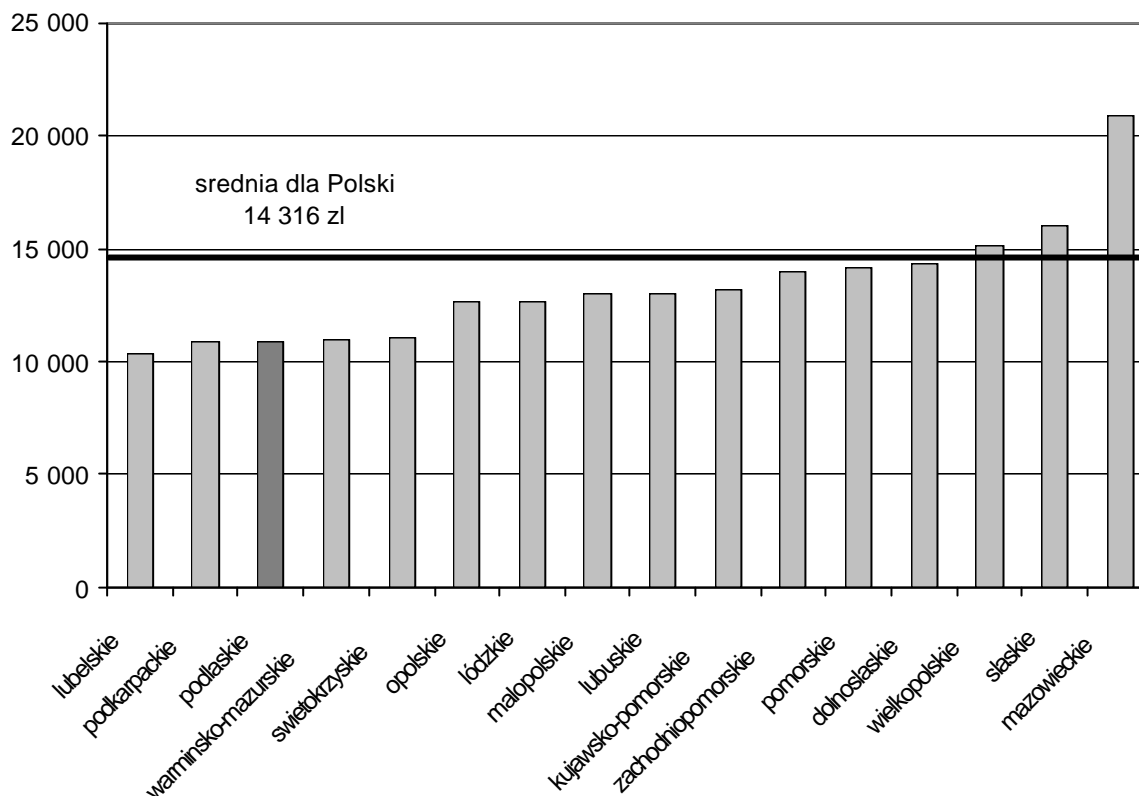
**Produkt krajowy brutto** na 1 mieszkanca województwa podlaskiego wyniósł w 1999 r.<sup>3</sup> 11 580 zł (w cenach biezacych) i byl jednym z najnizszych w Polsce. Niekorzystna sytuacje poglebia fakt, ze jego proporcja do sredniej krajowej w tym wzgledzie wykazuje

<sup>2</sup> Dane GUS na 30 IX 1999 r., dane wg faktycznego miejsca pracy; bez jednostek budzetowych prowadzacych dzialalnosc w zakresie obrony narodowej i bezpieczenstwa publicznego; laczenie z gospodarstwami indywidualnymi.

<sup>3</sup> Nowsze dane nie sa jeszcze dostepne.

tendencje spadkowa. A zatem region ten rozwija się wolniej niż reszta kraju. Sytuację w całym kraju pod tym względem przedstawiono na rysunku 1.1.

**Rysunek 1.1.** PKB na 1 mieszkańca w województwach w 1998 r. w zł

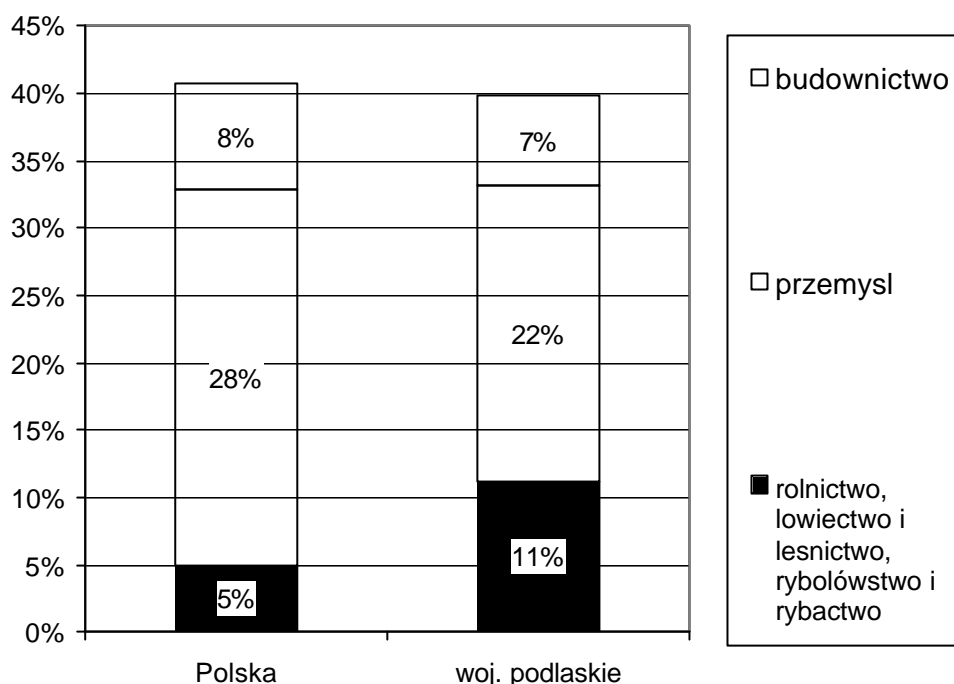


Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo odbiega od średniej krajowej pod względem struktury udziału poszczególnych gałęzi gospodarki w wytworzeniu wartości dodanej brutto. Na wartość dodaną brutto składają się w 45,4 % usługi rynkowe, a w 20,9 % przemysł. Stosunkowo wysoki udział w wartości dodanej ma rolnictwo. Porównanie to przedstawiono na rysunku 1.2 i w tabeli 1.3.

Województwo podlaskie charakteryzuje się niskim poziomem uprzemysłowienia na tle całego kraju. Główne zalety województwa skupione są wokół chronionego środowiska naturalnego. Skoro nie przewiduje się znaczącego wzrostu produkcji przemysłowej, nowe miejsca pracy muszą być tworzone w trzecim, usługowym sektorze gospodarki, w tym zwłaszcza poprzez rozwój małej i średniej przedsiębiorczości.

**Rysunek 1.2.** Udział wybranych galezi gospodarki w wartosci dodanej brutto w % w 1999 r.



Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Produkcja przemysłowa województwa podlaskiego obejmuje przede wszystkim branże spożywcza, a także przemysł lekki, drzewny, budowlany i maszynowy.

**Tabela 1.3.** Produkcja sprzedana przemysłu i budownictwa w 2000 r. (w mln zł, ceny bieżące)

Produkcja sprzedana	Produkcja sprzedana przemysłu			Produkcja sprzedana budownictwa		
	1999	2000	dynamika wzrostu	1999	2000	dynamika wzrostu
Województwo podlaskie	7 463	7 841	5%	1 283	1 405	9,5%
Polska	431 752	461 642	7%	68 428	81 205	18,7%
Udział woj. podlaskiego	1,7%	1,7%	0%	1,9%	1,7%	- 8,9%

\* od stycznia do września 1999r. włącznie

Zródło: GUS, *Biuletyn Statystyczny województwa podlaskiego, wybrane dane za lata 2000-2001.*

W strukturze branżowej przemysłu największy udział stanowi produkcja artykułów spożywczych i napojów (44%), a następnie produkcja drewna i wyrobów z drewna (10%), produkcja tkanin (7%) oraz produkcja maszyn i urządzeń (6%).

Duże znaczenie w gospodarce regionu odgrywa sektor małych i średnich przedsiębiorstw, ponieważ jest on głównym źródłem nowych miejsc pracy. Udział tej grupy podmiotów w ogólnej sumie przychodów przedsiębiorstw ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów wyniósł w 2000 r. 60,4%.

Istotna rola w gospodarce województwa odgrywa przetwórstwo mleczne. W marcu 2001 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowano „złota listę” spółdzielni mleczarskich z całego świata, uprawnionych do sprzedaży swoich produktów w Unii. Znalazło się na niej 25 polskich zakładów, w tym aż 7 podlaskich mleczarni<sup>4</sup>.

W regionie podlaskim funkcjonuje 345 spółek z udziałem kapitału zagranicznego. Wartość zaangażowanego kapitału stanowiła w 1998 r. zaledwie 0,6% łącznych nakładów w Polsce.

Niezbędnym warunkiem służącym prowadzeniu działalności gospodarczej i powstawaniu nowych firm jest rozwój instytucji otoczenia biznesowego, w tym instytucji finansowych, ubezpieczeniowych, doradczych. Na terenie województwa liczba jednostek wspierania biznesu stanowiła 4,6% ogólnej liczby tego typu firm w kraju, co daje regionowi 13 miejsc. Rozmieszczenie tych instytucji nie jest jednak równomierne i koncentruje się głównie w większych miastach.

**Rolnictwo** jest dominującym działem gospodarki województwa podlaskiego. Związane jest głównie z sektorem prywatnym, w którego użytkowaniu znajduje się 95% użytków rolnych i 94% ogólnej liczby gospodarstw. Zarejestrowanych jest około 125 tys. indywidualnych gospodarstw rolnych o dużej powierzchni użytkowej.

W województwie panują bardzo dobre warunki dla chowu bydła i trzody. Przoduje ono w produkcji zwierzęcej w kraju na 1000 mieszkańców (2 miejsce w liczbie sztuk bydła i 6 miejsce w liczbie sztuk trzody).

Dominujący na terenie województwa typ małych, rodzinnych gospodarstw, opierających swoją działalność na naturalnych metodach uprawy i hodowli, to doskonały punkt wyjściowy do produkcji żywności ekologicznej oraz tworzenia oferty agroturystycznej. Fakt ten należy uznać za najbardziej obiecujący kierunek rozwoju rolnictwa na tym obszarze. Do pozytywnych cech rolnictwa podlaskiego zaliczyć znaczący udział województwa w produkcji krajowej zbóż, żywności, mleka i ziemniaków.

## 1.2. Ochrona środowiska

Województwo podlaskie utrzymuje wysoki poziom ochrony środowiska naturalnego. Środowisko przyrodnicze województwa podlaskiego należy do unikalnych w skali kraju. Występuje tu największy w Europie kompleks bagien i puszczy nieprzekształconych przez działalność człowieka oraz bogata fauna i flora, w tym szczególnie cenne obszary leśne. Dlatego też obszar województwa włączony jest do makroregionu „Zielone Płuca Polski”<sup>5</sup>.

Prawie 32 % obszaru województwa objęte jest ochroną prawną. Na terenie czterech parków narodowych znajdują się unikatowe w skali Europy obiekty przyrodniczo-krajobrazowe:

- Puszcza Białowieża – Białowieżski Park Narodowy, będący jedynym polskim obiektem o takim charakterze, wpisanym na Listę Światowego Dziedzictwa oraz jednym z czterech uznanych za Rezerwat Biosfery;

---

<sup>4</sup> Sa to: Spółdzielnia Mleczarska "Mlekoop" w Grajewie, Zakład Produkcji Mleczarskiej "Mlekoop" w Kolnie, Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Piatnicy, Polser Sp. z o.o. w Siemiatyczach, PPHU "Lactopol" Sp. z o.o. w Suwałkach, Spółdzielnia Mleczarska "Mlekwita" w Wysokim Mazowieckim, Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Zambrowie

<sup>5</sup> Strategia Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Zielone Płuca Polski. Białystok – Gdańsk – Olsztyn – Toruń – Warszawa. 1999 r.

- Dolina Narwi (Narwianski Park Narodowy);
- Bagna Biebrzańskie (Biebrzański Park Narodowy);
- Kompleks rynnowych jezior basenu jeziora Wigry (Wigierski Park Narodowy).

**Tabela 1.4.** Struktura obszarów przyrodniczych objętych ochroną.

Liczba obiektów			
L.p.	Typ ochrony prawnej	Województwo podlaskie	Polska
1.	Parki Narodowe: Białowiecki, Narwianski, Biebrzański i Wigierski.	4	23
2.	Rezerваты przyrody.	88	1 269
3.	Parki Krajobrazowe: Puszczy Knyszynskiej, Suwalski i Łomżyński Doliny Narwi.	3	120
4.	Obszary chronionego krajobrazu.	14	403
5.	Użytki ekologiczne.	249	308
6.	Stanowiska dokumentacyjne.	3	70
7.	Zespoły przyrodniczo – krajobrazowe.	1	155
8.	Pomniki przyrody.	2 055	33 243

Zródło: Zarząd Województwa Podlaskiego, *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego*, Białystok 2001 (z uwzględnieniem zaistniałych zmian).

### 1.3. Turystyka

Walory krajobrazowe i przyrodnicze oraz wiele zabytków województwa stwarzają szerokie możliwości rozwoju turystyki i wypoczynku. Przemysł turystyczny w regionie ma do spełnienia ważną rolę w aktywizacji gospodarczej. Turystyka, jako dziedzina interdyscyplinarna może być traktowana jako jedna z lokomotyw rozwoju i źródło koniunktury dla innych branż produkcji i usług.

Największe szanse rozwoju w województwie mają: turystyka krajoznawcza, agroturystyka oraz lecznictwo (w Augustowie i Supraslu). W celu zwiększenia wpływu turystyki na rozwój gospodarczy konieczne są znaczne inwestycje infrastrukturalne, związane głównie z poprawieniem dostępności komunikacyjnej (w tym infrastruktury transportowej), działaniami promocyjnymi, rozwojem i doskonaleniem bazy turystyki i wypoczynku.

W 2000 roku województwo podlaskie oferowało 18,3 tys. miejsc noclegowych w 307 obiektach turystycznych (14 miejsc w kraju), z czego 19 to hotele o wyższej klasie. Znaczny niedobór w tym zakresie jest poważną barierą w turystycznym wykorzystaniu regionu (dla porównania sąsiednie województwo warmińsko-mazurskie o podobnym potencjale turystycznym dysponuje prawie 50 tys. miejsc noclegowych). Liczba osób korzystających z noclegów wyniosła w 1999 r. 332,1 tys. osób, z czego ponad 80 tys. przypadło na miasto Białystok (tabela 1.5. oraz mapa 3 w załączniku nr 3).

**Tabela 1.5.** Baza turystyczna województwa podlaskiego w podziale na obszary funkcjonalne w 1999 r.

Nazwa obszaru		Obiekty noclegowe	Struktura	Miejsca noclegowe	Struktura	Korzystający z noclegów w tys.*	Struktura
PÓLNOCNY	ogółem	137	45%	8 618	47%	122,6	37%
	w tym Suwałki	7%		8%		24%	
CENTRALNY	ogółem	62	20%	4 548	25%	132,7	40%
	w tym Białystok	45%		50%		61%	
ZACHODNI	ogółem	61	20%	2 990	16%	41,6	13%
	w tym Łomża	11%		9%		25%	
POLUDNIOWO-WSCHODNI		47	15%	2 128	12%	35,2	11%
<b>RAZEM</b>		<b>307</b>		<b>18 284</b>		<b>332,1</b>	

\*w okresie od stycznia do września

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

**W 1999 roku województwo podlaskie odwiedziło 3,8 mln turystów.** Jedna trzecia stanowili goście z zagranicy. Ponad 80 % turystów przebywało na terenie województwa od dwóch do czterech dni. Województwo podlaskie - w porównaniu z innymi w kraju - odznacza się najmniejszą liczbą długookresowych przyjazdów turystów krajowych.

Sezonem turystycznym jest lato – o tej porze roku notuje się trzy czwarte przyjazdów długookresowych (powyżej 5 dni) i 40 % krótkookresowych (2-4 dni). Połowa ruchu turystycznego w woj. podlaskim, to podróże mieszkańców województwa. Turystycy krajowi pochodzą zazwyczaj z sąsiednich województw: mazowieckiego i warmińsko-mazurskiego. Turystycy krajowi prawie zawsze swoje wyjazdy organizują samodzielnie i mieszkają u krewnych lub znajomych.

**Spośród 1,3 mln turystów zagranicznych,** najwięcej osób pochodziło z Białorusi, Litwy, Niemiec, Lotwy, Estonii i Rosji. Goście ze Wschodu stanowili 80% wszystkich turystów zagranicznych, odwiedzających województwo podlaskie. Prawie co czwarty turysta zagraniczny miał polskie pochodzenie.

#### **Przyjazdy turystów zagranicznych w 1999 r. według krajów<sup>6</sup> ( w tysiącach osób):**

- Białorus – 530
- Litwa – 360
- Niemcy – 180
- Lotwa – 70
- Estonia – 50
- Rosja – 30
- Pozostałe -60

Dla jednej trzeciej przyjezdnych głównym celem były interesy (w 60 % związane z handlem), dla prawie jednej trzeciej - zakupy; co ósmy przyjazd związany był z celami typowo turystycznymi. Turystycy zagraniczni odwiedzali przede wszystkim miasta (63%), a wyjazd organizowali samodzielnie (68 %).

<sup>6</sup> Dane na podstawie badań Instytutu Turystyki; za: Zarząd województwa podlaskiego, *Plan zagospodarowania....* op. cit.

#### 1.4. Handel zagraniczny

Handel zagraniczny w gospodarce województwa odgrywa duże znaczenie z racji przygranicznego położenia województwa, niemniej udział województwa w obrotach handlu zagranicznego całego kraju jest stosunkowo niski. W eksporcie krajowym stanowi on zaledwie 1,3% (niższy wskaźnik ma tylko województwo świętokrzyskie), a w imporcie 0,9% (ostatnie miejsce).

W przeliczeniu na 1 mieszkańca wartość eksportu województwa wyniosła w 1999 r. 339,7 USD (przy średniej krajowej 594,3 USD), a wartość importu – 306,7 USD (przy średniej krajowej 929,6 USD). Saldo handlu zagranicznego województwa podlaskiego w roku 1998 było dodatnie. Kryzys rosyjski w roku 1999 spowodował zmniejszenie wymiany handlowych i ujemne saldo w obrotach.

W kierunkach eksportu dominuje sprzedaż na rynki byłego ZSRR (ok. 60%) i Unii Europejskiej (ok. 30%), zaś w kierunkach importu przeważają kraje UE.

Największy udział w eksporcie z obszaru województwa mają wyroby przemysłu spożywczego. Udział tych artykułów kształtował się na poziomie 38%, przed wyrobami przemysłu drzewno – papierniczego (20%) oraz lekkiego (11%). Najważniejszymi wyrobami eksportowymi były: meble i wyroby stolarskie, produkty mleczarskie, produkty przemysłu mięsnego, przetwory owocowe i warzywne, płyty isklejki. W imporcie dominowały dobra sprowadzane do Polski na cele zaopatrzeniowe (40% wartości sprowadzanych towarów).

Do 1998 r. duże znaczenie miał handel targowiskowy, który przyciągał nie tylko rodzimych kupców, ale również obcokrajowców, głównie obywateli WNP i krajów azjatyckich. W ostatnich latach na skutek kryzysu i zaostrzenia przepisów granicznych spadły obroty oraz zmniejszyła się liczba klientów i zatrudnionych w handlu.

#### 1.5. Obszary funkcjonalne województwa i ich charakterystyka

Jak wynika ze Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego, prognozowany rozwój społeczno-gospodarczy będzie charakteryzował się występowaniem dysproporcji pomiędzy poszczególnymi ośrodkami wzrostu. Docelowo pożądane jest zmniejszenie tych różnic i wyrównanie poziomu rozwoju gospodarczego.

Koncepcja rozwoju województwa w oparciu o cztery obszary funkcjonalne odzwierciedla zróżnicowania przestrzenne, geograficzne i ekonomiczne subregionów. Funkcjonowanie tego typu obszarów rozwojowych w ramach europejskiej klasyfikacji jednostek terytorialnych powinno sprzyjać rozwojowi subregionalnemu i pozyskiwaniu środków w ramach funduszy strukturalnych na realizację celów rozwojowych regionu, w tym zwłaszcza środków pochodzących z Funduszu Spójności. Strategia określa cztery obszary funkcjonalne na terenie województwa:

- Centralny – powiaty: białostocki, moniecki, sokólski, miasto Białystok;
- Zachodni – powiaty: łomżyński, kolenski, grajewski, zambrowski, wysokomazowiecki, miasto Łomża;
- Północny – powiaty: suwalski, sejneński, augustowski, oraz miasto Suwałki;
- Południowo-wschodni – powiaty: bielski, siemiatycki, hajnowski.

Ludność obszaru **centralnego** stanowi prawie połowę wszystkich mieszkańców województwa – 550 tys. osób (z czego połowa to mieszkańcy Białegostoku). Obszar ten (o największej powierzchni - 6 515 km<sup>2</sup>, tj. 32% powierzchni województwa) dominuje pod



względem liczby pracujących (prawie 60 % pracujących w województwie). Znajduje się tu 45% prawnie chronionego obszaru województwa. Ze względu na przygraniczne położenie Białegostoku występują sprzyjające warunki do wzrostu ekonomicznego, przyciągnięcia nowych inwestorów oraz wymiany myśli i doświadczeń między instytutami naukowymi i ośrodkami badawczymi. **Białystok**, jako ośrodek kultury, nauki i lecznictwa specjalistycznego, jest ośrodkiem metropolitalnym (potencjalnym Europolem), ukierunkowanym na rozwój handlu międzynarodowego. Są tu sprzyjające warunki do rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw, jak też do przyciągnięcia dużych firm inwestujących w nowoczesne galezie przemysłu. Zapleczem aglomeracji białostockiej będą rolnicze powiaty: moniecki i sokólski, produkujące w produkcji rolno – spożywczej. Wschodnia część obszaru, tzw. „ściana wschodnia”, wymaga przedsięwzięć mających na celu likwidację społecznego i gospodarczego opóźnienia.

**Zachodni obszar funkcjonalny** posiada rolniczy charakter. Dlatego też przewidywany jest na tym terenie rozwój przede wszystkim nowoczesnego przemysłu spożywczego i przetwórczego, w tym zwłaszcza mleczarskiego. Najważniejszym ośrodkiem miejskim jest **Lomża**, rozwijającym się szkolnictwem wyższym, placówkami kultury oraz infrastruktura gospodarcza i handlowa sprzyjająca rozwojowi gospodarstwu i społecznemu. Pozostałe ważniejsze miasta to Zambrów i Grajewo. Ich korzystne położenie przy trasie ekspresowej S8 (korytarz transportowy „Via Baltica”) i drodze nr 61, sprzyja wymianie handlowej na tym obszarze.

**W obszarze funkcjonalnym północnym** przewiduje się intensywny rozwój turystyki rekreacyjnej i różnego rodzaju form aktywnego spędzania czasu oraz związanej z nią bazy handlowej i usługowej rozwijającej się w oparciu o małe i średnie przedsiębiorstwa. Należą do nich również te, które są obecnie zlokalizowane w Suwalskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Na kierunek rozwoju tego subregionu wpływają szczególnie cenne przyrodniczo obszary, m.in. Pojezierze Suwalsko-Augustowskie, doliny Biebrzy i Narwi. **Suwałki** są pre-dysponowane do pełnienia funkcji ośrodka szkolnictwa wyższego i centrum kulturalnego, wspieranego przez inne ośrodki tego obszaru (Augustów, Sejny). Miasto Augustów, wykorzystując walory uzdrowiskowe i turystyczne powiatu augustowskiego, może pełnić rolę „turystycznej stolicy województwa”, zaś Sejny – ośrodka miejskiego o znaczeniu transgranicznym.

Obszar funkcjonalny południowo-wschodni, ze względu na walory przyrodnicze, w tym zwłaszcza Białowiecki Park Narodowy, a także Podlasie Nadbuzanskie, predestynowany jest do rozwoju turystyki. Rozwój obszaru będzie także ukierunkowany na produkcję rolniczą oraz pozarolniczą działalność przetwórczą i produkcyjną. Ważne znaczenie na tym terenie odgrywać będzie też układ drogowy tj. korzystne położenie **Bielska Podlaskiego i Siemiatycz** przy drodze nr 19. Miasta te będą zorientowane na pobudzanie rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw. Podobną rolę przypisuje się Hajnówce położonej na trasie prowadzącej do granicy państwa. Dodatkowo Siemiatycze, położone w pasie nadbuzanskim, a Hajnówka na skraju Puszczy Białowieckiej, pełnią będą rolę lokalnych centrów obsługi turystycznej.

## **2. Uwarunkowania zewnętrzne**

### **2.1. Uwarunkowania wynikające z wymogów Unii Europejskiej**

Do uwarunkowań zewnętrznych rozwoju systemu transportu drogowego zaliczają się zdarzenia i procesy mające miejsce poza województwem, na poziomie krajowym lub też w relacjach międzynarodowych. Należą do nich tak różnorodne czynniki zewnętrzne jak:

- Klimat społeczno-polityczny sprzyjający podejmowaniu wszelkiego rodzaju kontaktów międzynarodowych, międzyregionalnych, gospodarczych, kulturalnych, naukowych itp.;
- Dynamika wzrostu gospodarczego w kraju i zagranicą warunkująca przyrost wielkości przewozów;
- Rozmiary wymiany handlowej Polski z Unią Europejską i innymi państwami;
- Polityka transportowa w zakresie rozwoju systemu transportu, w tym wobec przewoźników drogowych funkcjonujących na rynku;
- Formy współpracy zagranicznej podejmowanej przez województwo.

Dla Polski oraz województwa istotne znaczenie ma sytuacja gospodarcza w Unii Europejskiej, na rzecz której realizowana jest przeważająca część wymiany handlowej. Duże szanse należy upatrywać w wymianie handlowej województwa i całego kraju z państwami ościennymi na wschodzie, które są bardzo chłonnymi rynkami, zwłaszcza artykułów rolno-spożywczych. Wzajemne kontakty i wymiana handlowa z państwami takimi, jak: Litwa, Łotwa, Estonia, Rosja (wraz z Obwodem Kaliningradzkim) i Białoruś na wschodzie oraz z państwami Europy Zachodniej decydują o wielkości przewozów tranzytowych. Utrzymujące się spowolnienie wzrostu gospodarki światowej i europejskiej powoduje, że proces osiągnięcia standardów Unii Europejskiej może być dłuższy niż oczekiwano, a koszt społeczny tego procesu – trudniejszy do zaakceptowania. Dotyczy to zwłaszcza najuboższych obszarów, do których zalicza się region podlaski.

**Uwarunkowania zewnętrzne dla transportu drogowego województwa wynikają z polityki i narodowej strategii Polskiego Rządu, której nadrzędnym priorytetem jest członkostwo naszego państwa w perspektywie 2004 roku w Unii Europejskiej.**

Prowadzona na wzór unijnej polityka państwa ma tworzyć warunki do prawidłowego funkcjonowania podmiotów gospodarczych na rynku. Stosownie do ustrojowej roli, Rząd prowadzi ogólną politykę i dostarcza instrumenty jej wdrażania a także dostarcza instrumenty dla realizacji polityki regionalnej państwa oraz instrumenty dla realizacji samodzielnej polityki gmin, powiatów i województw. Z kolei gminy, powiaty i województwa wykonują plany społeczno – gospodarcze oraz przestrzenne, rzutujące na warunki funkcjonowania systemów transportu zarówno w skali lokalnej, regionalnej, jak i w krajowej<sup>7</sup>. Ważna jest przy tym zgodność celów państwa z celami regionalnymi.

Aspiracje Polski do włączania się w struktury Wspólnoty Europejskiej wymagają podejmowania działań dostosowawczych w wielu zakresach. Umowa stowarzyszeniowa z Unią Europejską, ratyfikowana przez Sejm RP w lipcu 1992 r. zobowiązała do opracowania polskiej polityki transportowej, zgodnej z zasadami obowiązującymi w Unii Europejskiej.

Za najważniejsze w dziedzinie transportu uznano:<sup>8</sup>

- Dostosowanie prawa polskiego do unijnego, w tym w zakresie regulacji rynku i jego otwarcia na podmioty unijne;
- Wprowadzenie standardów ilościowych i jakościowych w infrastrukturze, pojazdach oraz działalności organów nadzoru i kontroli oraz ich dostosowanie do założeń wspólnej polityki transportowej i gospodarczej;

<sup>7</sup> Polityka transportowa na lata 2001–2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju; MTiGM Warszawa, 2001 r.

<sup>8</sup> Tamże.

- Wdrożenie zasad równości, niedyskryminacji i otwartości dla wszystkich unijnych podmiotów, co pozwoli na prawidłowe funkcjonowanie polskich i unijnych przedsiębiorstw drogowych w warunkach uczciwej konkurencji.

Wymagania wynikające z procesu integracji europejskiej dotyczą liberalizacji usług transportu drogowego, wprowadzenia zasad uczciwej konkurencji, regul udzielania pomocy publicznej, wprowadzenia norm technicznych, ekologicznych, socjalnych i innych. Polityka transportowa Unii Europejskiej (zawarta w aktach prawnych, dokumentach politycznych, w Białych i Zielonych Księgach oraz innych dokumentach) zakłada zrównowazony rozwój transportu. Niezbędne jest zapoznanie się z zasadami i regulami prowadzonej polityki, ponieważ stana się wkrótce obowiązującymi.

Biała Księga, ogłoszona we wrześniu 2001 r., przedstawia nowe wytyczne europejskiej polityki transportowej na najbliższą dekadę. Zakłada racjonalizację systemu transportowego, umożliwiającą spełnienie wymogów wynikających z rozszerzenia Unii i zapewniająca zrównowazony rozwój. Urealnienie kosztów korzystania z infrastruktury transportowej poprzez włączenie do nich kosztów zewnętrznych generowanych przez środki transportu powinno skłonić użytkowników do racjonalizacji przewozów, np. do zastosowania pojazdów bardziej przyjaznych dla środowiska. Zrównowazenie poszczególnych galezi transportu poprzez zredukowanie występujących między nimi dysproporcji spowoduje także likwidację „waskich gardel” oraz poprawę bezpieczeństwa na drogach.

W transporcie drogowym, według Białej Księgi, podejmowane będą następujące przedsięwzięcia:

- Zharmonizowanie działań kontrolnych i sankcji za nieprzestrzeganie przepisów;
- Ujednolicenie interpretacji obowiązujących przepisów ruchu drogowego;
- Podwyższenie liczby kontroli przestrzegania czasu jazdy i odpoczynku kierowcy;
- Ujednolicenie minimalnych wymogów dotyczących opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

W zakresie polskiego prawodawstwa regulującego przewozy transportem drogowym, wprowadzane są ostatnio sukcesywne zmiany. Obowiązująca od 1 stycznia 2002 r. ustawa o transporcie drogowym dostosowuje warunki dostępu do zawodu i rynku w transporcie drogowym do zasad obowiązujących w Unii Europejskiej. Wprowadziła ona zmiany warunków dostępu do zawodu dla polskich przewoźników transportu drogowego (wprowadzenie wymogów kwalifikacji zawodowych) oraz warunków funkcjonowania na rynku. Moca ustawy o transporcie drogowym została powołana Inspekcja Transportu Drogowego, posiadająca uprawnienia do kontroli zgodności wykonywanych przewozów drogowych z obowiązującym ustawodawstwem.

Zakończono<sup>9</sup> negocjacje z Unią Europejską w sprawie liberalizacji rynku transportu drogowego i wzajemnego otwarcia wewnętrznych rynków na przewozy wewnątrz kraju (kobotaz). Został w tym względzie ustalony 5-letni okres przejściowy na tzw. „mały kobotaz” (czyli przewozy w granicach jednego kraju). Należy jednak mieć na uwadze fakt, że w momencie akcesji Polski do Unii Europejskiej zniknie - w dotychczasowym rozumieniu - podział na rynek międzynarodowy i krajowy. Funkcjonować będzie zatem jednolity europejski rynek przewoźniczy, czyli wolny wybór polskiego bądź innego przewoźnika. Zgodnie z ustaleniami, o których była mowa powyżej, będzie on obowiązywał np. na trasie Białystok-Bruksela. Na trasie Warszawa-Białystok przez 5-letni okres przejściowy konkurencja ze strony unijnych przewoźników będzie niemożliwa.

---

<sup>9</sup> Zgodnie jednak z zasadą stosowaną podczas negocjacji, że „jeżeli wszystko nie jest zamknięte, to nic nie jest zamknięte”, rozdział ten, podobnie jak każdy z pozostałych, może być ponownie renegocjowany do czasu ostatecznego zamknięcia negocjacji.

W prowadzonej polityce transportowej jako priorytetowe zadania w dziedzinie transportu i ruchu drogowego wymienia się<sup>10</sup>:

- Wdrożenie nowego systemu regulacji rynku przewozów drogowych;
- Wdrożenie zmian w prawie o ruchu drogowym dostosowane do wymogów bezpieczeństwa obrotu pojazdami, szczególnie systemu rejestracji pojazdów i wydawania praw jazdy;
- Rozwój działalności rad bezpieczeństwa ruchu drogowego (na poziomie centralnym i wojewódzkim) dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu na drogach, wdrożenie „Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce” GAMBIT 2000.

W zakresie regularnych usług transportu zbiorowego na wzór rozwiązań unijnych założono, że koordynatorem i organizatorem przewozów pasażerskich są samorzady: województw w skali regionalnej, powiatowe w skali ponadlokalnej i gminne w skali lokalnej. Organizator określi zakres usług publicznych, taryfy, pomoc dla przewoźników oraz będzie pełnił nadzór nad realizacją usługi. Samorzady wyłonią przewoźników w trybie zamówień publicznych, **udzielając im wsparcia na pokrycie utraconych wpływów**, spowodowanych nałożonymi obowiązkami taryfowymi i świadczeniem usług na liniach nierentownych. **Wprowadzona będzie zasada tzw. usługi publicznej**, która nakłada na administrację publiczną obowiązek organizowania rynku usług przewozowych poprzez system zamówień publicznych, skierowanych do komercyjnych przewoźników. Przewoźnicy funkcjonują natomiast na rynku na ogólnych zasadach działalności gospodarczej, przy konieczności spełnienia przepisów o dopuszczeniu do rynku.

Polityka transportowa państwa zakłada zwiększenie konkurencyjności krajowych przedsiębiorstw wykonujących zarobkowy transport osób, zwłaszcza pod względem jakości taboru, unowocześnienia struktury organizacyjnej, kadrowej, struktury kosztów i poziomu plac. Zmiany te powinny doprowadzić do ograniczenia spadku przewożonych pasażerów, obniżenia kosztów jednostkowych przedsiębiorstw, a tym samym do poprawy konkurencyjności w stosunku do przewoźników zagranicznych. Założono kontynuację procesu restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw PKS. Równoległe działania nakierowane będą na jednolite rozwiązania systemowe w sferze fiskalnej, oparte na zasadzie, że przewoźnik nie ponosi kosztów związanych z honorowaniem ulg w autobusowej komunikacji pasażerskiej. Zmierzają one w kierunku refundowania przewoźnikom strat spowodowanych respekowaniem ulg, z tendencją do zmniejszania tych ulg.

W koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, spójnej z polityką transportową państwa, przyjęto strategię zrównoważonego systemu transportowego<sup>11</sup>, oparta na następujących założeniach:

- Ciężki transport drogowy będzie realizowany na sieci dróg szybkiego ruchu i będzie odgrywał decydującą rolę dla średnich odległości przewozu;
- Problematyka transportu w obszarach zurbanizowanych zostanie rozwiązana poprzez traktowanie ich jako samodzielnych systemów transportowych;
- W przewozach pasażerskich, w dużych miastach podstawową formą będzie publiczny transport zbiorowy;
- Istnieje konieczność budowy kilkunastu centrów logistycznych, w tym 2-3 centrów logistycznych o znaczeniu europejskim.

---

<sup>10</sup> *Polityka transportowa na lata 2001–2015...*, op. cit..

<sup>11</sup> *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów*, 26 lipca 2001 r.

**Dla Województwa Podlaskiego szczególnie istotne jest rozpatrzenie zaleceń dla regionów ekologicznie wrażliwych, w których zmierza się do ograniczenia, na ile to możliwe, korzystania z transportu szkodliwego ekologicznie i promowanie korzystania ze środków transportu przyjaznych dla środowiska.**

## **2.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy międzynarodowej, w tym przygranicznej**

Korzystne położenie województwa stwarza potencjalne możliwości rozwoju współpracy gospodarczej i kulturalnej. Spodziewane przystąpienie Polski do Unii Europejskiej, pozwala na wielokierunkową współpracę również z innymi odległymi regionami, co powinno przynieść korzyści w postaci transferu technologii, innowacji, tworzenia zaplecza naukowo - technicznego. Z tych między innymi względów Województwo Podlaskie podjęło współpracę z Włochami, Niemcami, Finlandią. Wynika ona, między innymi, z unikatowych walorów środowiska przyrodniczego województwa. Współpraca transgraniczna dotyczy Litwy, Białorusi oraz Obwodu Kaliningradzkiego. Może być realizowana w drodze kontaktów wojewódzkich między władzami samorządowymi oraz kontaktów na niższych szczeblach między władzami powiatów i gmin. Ożywienie tej współpracy jest bardzo oczekiwane i powinno dać impuls rozwojowy gospodarce.

W Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego mówi się o konieczności przeznaczenia unijnych środków na budowę i modernizację infrastruktury transportowej, przejść granicznych, ochronę środowiska, współpracę gospodarczą (w tym wsparcie dla małych i średnich przedsiębiorstw) we wschodnich województwach Polski. Realizowane będą również działania zapewniające rozwój ruchu turystycznego w strefie przygranicznej, między innymi poprzez prowadzenie wzajemnej promocji atrakcji turystycznych, informacje turystyczna w rejonach przygranicznych, likwidację barier ograniczających ruch turystyczny. W związku z procesami integracyjnymi, przewiduje się rozszerzenie współpracy międzynarodowej z krajami położonymi między innymi na wschód od Polski, gdzie dotychczas kontakty były najsłabsze<sup>12</sup>.

Jedną z form współpracy przygranicznej jest Euroregion „Niemen”, ułatwiający wszelkiego rodzaju kontakty między mieszkańcami i podmiotami. Skupia on sąsiadujące ze sobą regiony o różnych uwarunkowaniach gospodarczo-politycznych i historycznych, należące do Polski, Litwy, Białorusi. Współpraca obejmuje tak istotne dziedziny życia jak: gospodarka, ochrona środowiska, transport, turystyka, oświata i kultura.

Współpraca gospodarcza realizowana i koordynowana jest przez izby gospodarcze np. Polsko-Litewska Izba Gospodarcza Rynków Wschodnich, czy Polsko-Białoruska Izba Przemysłowo-Handlowa. Niezbędna jest w tym zakresie intensyfikacja współpracy między przedsiębiorstwami działającymi na sąsiadujących rynkach, promocja, wymiana informacji i inne przedsięwzięcia. Dotyczy to również współpracy turystycznej i lecznictwa uzdrowiskowego z Litwą, Białorusią oraz Rosją (obwód Kaliningradzki), wynikającej z istnienia atrakcyjnych turystycznie terenów w strefach przygranicznych tych państw. Współpraca w zakresie poprawy stanu środowiska naturalnego dotyczy, między innymi, zagospodarowania i projektowania transgranicznych obszarów chronionych, wdrażania opracowanych systemowych ochrony środowiska, monitoringu i badań stanu ochrony środowiska, realizacji wspólnych umów i porozumień. Współpraca naukowa prowadzona jest w oparciu o zawarte umowy międzyuczelniane, a współpraca kulturalna poprzez lokalne organizacje i instytucje zajmujące się sprawami kultury.

---

<sup>12</sup> *Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego*, Uchwała Rady Ministrów z 28 grudnia 2000 r.



## Rozdział II

### Charakterystyka przewozów realizowanych przez transport samochodowy województwa podlaskiego

#### 1. Charakterystyka przewozów autobusowych

##### 1.1. Przewozy autobusowe - krajowe

Publiczny transport autobusowy województwa podlaskiego obsługuje zróżnicowane potrzeby przewozowe zarówno w regionie, jak i w relacjach międzyregionalnych oraz międzynarodowych. Sieć połączeń dostosowana jest do układu przestrzennego sieci osadniczej, stopnia rozwoju gmin, rozmieszczenia podmiotów gospodarczych, szkół, urzędów, osrodków handlowych, kulturowych, miejsc wypoczynku itp.

W województwie podlaskim w 2000 roku funkcjonowało 1193 międzymiastowych linii **krajowej regularnej komunikacji autobusowej**, obsługiwanych przez duże przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób. Regularna krajowa komunikacja autobusowa odbywała się po następujących rodzajach linii:

- Międzyregionalnych, dalekobieżnych tj. powyżej 160 km, obejmujących swoim zasięgiem obszar co najmniej dwóch regionów, które łączy miasta wojewódzkie oraz inne ważniejsze osrodki aglomeracyjne;
- Regionalnych tj. w granicach 50- 60 km do 160 km, dokonywanych na obszarze kilku sąsiednich województw, łączących mniejsze miasta z dużymi osrodkami w regionie;
- Podmiejskich tj. do 50 km, łączących osiedla wiejskie z osrodkami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi;
- Miejskich tj. funkcjonujących w obrębie miast oraz w strefie 5-10 km, poza jego granicami (tabela 2.1).

Wśród prowadzonych linii regularnej komunikacji autobusowej zdecydowanie dominują linie regionalne i podmiejskie. Stanowią one w sumie 97% wszystkich linii oraz 89% długości obsługiwanych tras. **Linie regionalne** są najdłuższymi spośród wszystkich prowadzonych linii autobusowych w województwie. Województwo podlaskie plasuje się **na 4 miejscu wśród województw pod względem liczby linii regionalnych**.

**Tabela 2.1.** Linie krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie podlaskim, obsługiwane w latach 1999-2000\*.

Linie		Linie krajowe				
		ogółem	w tym			
			dalekobieżne	regionalne	podmiejskie	miejskie
1999r.	liczba linii	<b>1 194</b>	21	452	710	11
	długość linii w km	ogółem	5 755	25 871	23 872	78
		średnio	<b>47</b>	274	57	34
2000r.	liczba linii	<b>1 193</b>	22	439	719	13
	długość linii w km	ogółem	6 199	24 960	24 488	100
		średnio	<b>47</b>	282	57	34

\*w przedsiębiorstwach prowadzących regularną komunikację krajową i międzynarodową, zatrudniających powyżej 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Siec linii regionalnych łączy miejscowości z większymi ośrodkami w regionie. Spośród 439 linii regionalnych najwięcej tych linii skupiają powiaty wokół Białegostoku: białostocki, moniecki i sokólski. Linie regionalne zapewniają połączenie ważniejszych miast i ośrodków: Lomży, Suwałk, Wysokiego Mazowieckiego, i Bielska Podlaskiego (rysunek 2 i 3 w załączniku nr 3.).

Równocześnie województwo zajmuje odległe miejsce w kraju pod względem liczby linii podmiejskich. Należy jednak uwzględnić fakt, że przy dość małej liczbie miast w województwie, rozproszenie terytorialne ludności pozamiejskiej na tle kraju jest znaczne. Około 2% linii to linie dalekobieżne, które stanowią w sumie 11% długości prowadzonych w województwie linii. Liczba wszystkich linii utrzymuje się na tym samym poziomie, choć długość obsługiwanych linii uległa nieznacznemu wydłużeniu. Zmiany te świadczą o racjonalizacji wykonywanych w województwie przewozów. Jedyny rodzaj linii, na którym zauważalne jest zarówno zmniejszenie liczby linii, jak i ich długości, są trasy regionalne.

Przedstawiona struktura linii komunikacyjnych oraz kierunki ich ewoluowania wskazują na charakter i ośrodki ruchu pasażerskiego w województwie. Głównym źródłem przewozów są obecnie ośrodki gminne oraz średniej wielkości miasta, a także osady wiejskie, zgłaszające rosnące zapotrzebowanie na połączenia z ośrodkami miejskimi.

W 2000 r. w województwie podlaskim przewieziono **ogółem 29 875 tys. pasażerów**<sup>13</sup>, co stanowi 3,13% wszystkich pasażerów przewiezionych w tym czasie w Polsce. 94% pasażerów komunikacji krajowej skorzystało z **przewozów regularnych** (tj. 28 072 tys. osób), zaś 6% (tj. 1 659 tys. pasażerów) – z **przewozów nieregularnych**.

Gros przewozów autobusowych stanowiły w badanym okresie przewozy regularne, których udział ma od kilku lat nieznaczną tendencję malejącą.

Ponad połowę (52%) przewozów regularnych stanowią przewozy pracownicze i szkolne. Wśród realizowanych na podstawie biletów miesięcznych zdecydowanie dominują przewozy szkolne (43% wszystkich przewozów regularnych stanowi młodzież szkolna).

Liczba pasażerów przewiezionych na podstawie biletów jednorazowych w krajowej komunikacji regularnej spada, co można uznać z jednej strony za efekt osłabienia koniunktury gospodarczej w regionie, z drugiej zaś strony za skutek rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w województwie stale wzrasta. W 1999 r. wyniosła 232 033 pojazdów, zaś w roku 2000 – już 259 088 pojazdów (wzrost o 12%). Wskaźnik liczby samochodów na tysiąc mieszkańców rośnie w tym czasie jeszcze szybciej ze względu na malejącą liczbę ludności w województwie i wyniósł w 2000 r. 212 samochodów osobowych/1000 ludności (tabela 2.2).

W celu szczegółowej analizy przewozów w ujęciu przestrzennym, przeprowadzono badanie ankietowe wśród drogowych przewoźników osób. Na rynku przewozów pozamiejskich dominującymi są Przedsiębiorstwa PKS. Otrzymano odpowiedzi od wszystkich szesnastu Przedsiębiorstw PKS działających na obszarze województwa: PPKS Białystok, PPKS Zambrów, PPKS Lomża, PPKS Siemiatycze, PPKS Suwałki oraz PPKS Bielsk Podlaski. **Badane przedsiębiorstwa przewiozły w 2001 r. łącznie około 27 800 tys. pasażerów**, co stanowi 93% wszystkich przewozów pasażerskich wykonanych na obszarze województwa<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Dane GUS dotyczą przedsiębiorstw o liczbie zatrudnionych powyżej 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

<sup>14</sup> Dane porównywane są z wynikami działalności transportowej na terenie województwa podlaskiego wykazanych z 2000 r.



Reszta przewozów wykonywana była przez mniejszych przewoźników prywatnych, w tym też przez „Polski Express” (w relacji Białystok– Warszawa).

Szczegółowe zestawienie danych dotyczących przewozów autobusowych w województwie przedstawiono w załączniku nr 2 tabeli 2.

**Tabela 2.2.** Wielkość i struktura krajowych przewozów pasażerów transportem samochodowym w województwie podlaskim w latach 1999 - 2000\*

Rodzaj przewozów		Przewozy pasażerów				średnia odległość przewozu 1 pasażera w km
		pasażerowie		pasażerokilometry		
		w tys.	struktura w %	w mln	struktura w %	
<b>Ogółem - województwo</b>	<b>2000</b>	<b>29 875</b>	<b>100,0</b>	<b>1 096,7</b>	<b>100,0</b>	<b>37</b>
	<b>1999</b>	<b>31 393</b>	<b>100,0</b>	<b>1 066,6</b>	<b>100,0</b>	<b>34</b>
Komunikacja krajowa, w tym:	2000	29 731	99,5	1 009,1	92,0	34
	1999	31 336	99,8	1 035,4	97,1	33
Regularna, w tym:	2000	28 072	94	897,7	89	32
	1999	29 812	95	824,1	80	28
przewozy na podstawie biletów jednorazowych:	2000	13 444	48	579,5	65	43
	1999	15 615	52	512,9	62	33
przewozy na podstawie biletów miesięcznych, w tym:	2000	14 628	52	318,2	35	22
	1999	14 197	48	311,2	38	22
pracowniczych	2000	2 437	17	53,8	17	22
	1999	2 549	18	55,7	18	22
szkolnych	2000	12 191	83	264,4	83	22
	1999	11 648	82	255,4	82	22
Nieregularna, w tym:	2000	1 659	6	111,4	11	67
	1999	1 524	5	211,3	20	139
przewozy pracownicze	1999	25	2	2,0	1	82
przewozy turystyczne	2000	1 659	100	111,4	100	67
	1999	1 499	98	209,3	99	140

\*w przedsiębiorstwach zatrudniających pow. 9 osób.

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wielkość przewozów transportem drogowym odpowiada wielkości i gęstości zaludnienia na obsługiwanym obszarze. Największe przedsiębiorstwo w regionie – PPKS Białystok, zapewniło transport 1/3 wszystkich pasażerów. Drugim pod względem wielkości przewozów był PPKS Suwalki. Najmniejsze jest natomiast PPKS w Bielsku Podlaskim, obsługujący powiaty o najniższym zaludnieniu: Bielsk Podlaski i Hajnówkę. Powiaty o nieco większym zaludnieniu obsługują PPKS-y w Zambrowie i Łomży. W PPKS w Siemiatyczach duży udział posiadają przewozy dalekobieżne, w tym międzynarodowe (tabela 2.3.).

Z ankiety przeprowadzonej w PPKS Białystok wynika, że w ostatnich latach notowano ciągle spadek liczby przewiezionych pasażerów (10 701 tys. pasażerów w 1999 r., 10 114 tys. w 2000 r. oraz 9 148 tys. pasażerów w 2001 r., co przedstawiono na rysunku 2.1.), przy jednocześnie nieznacznym wydłużeniu średniej odległości przewozu. Spadek liczby przewożonych pasażerów zanotowano w prawie wszystkich rodzajach przewozów, największy przy tym był spadek w przewozach do pracy realizowanych na podstawie biletów miesięcznych (o 30%), najmniejszy zaś w przewozach do szkół (o 8%). Duży spadek zanotowano w przewozach międzynarodowych (o 38%), co przy wzrostowej tendencji tych

przewozów należy uznać za efekt przejścia tych przewozów przez konkurencyjne firmy prywatne. Wzrost liczby przewożonych osób wykazano natomiast w przewozach nieregularnych, turystycznych.

**Tabela 2.3.** Przewozy pasażerów oraz praca przewozowa ogółem w latach 2000-2001, według przedsiębiorstw PKS

lata	Przedsiębiorstwa przewozu osób		Liczba autobusów	Przewozy pasażerów		
				Pasazerowie w tys.	Pasazerokilometry w tys.	średnia odległość przewozu w km
				ogółem	ogółem	
2000r.	POLSKA	ogółem	82 356	954 515	31 735 134	33
		w tym PPKS	bd	886 936	27 093 904	31
	woj. podlaskie*		788	29 875	1 096 707	37
2001r.	PPKS w Białymstoku		215	9 147	305 096	33
	PPKS w Bielsku Podlaskim		47	1 395	45 434	33
	PPKS w Lomży		130	4 182	157 619	37
	PPKS w Siemiatyczach		80	3 079	146 925	48
	PPKS w Suwałkach		195	6 891	262 561	38
	PPKS w Zambrowie		84	3 102	75 646	24
	<b>RAZEM PPKS</b>		<b>751</b>	<b>27 799</b>	<b>992 284</b>	<b>36</b>

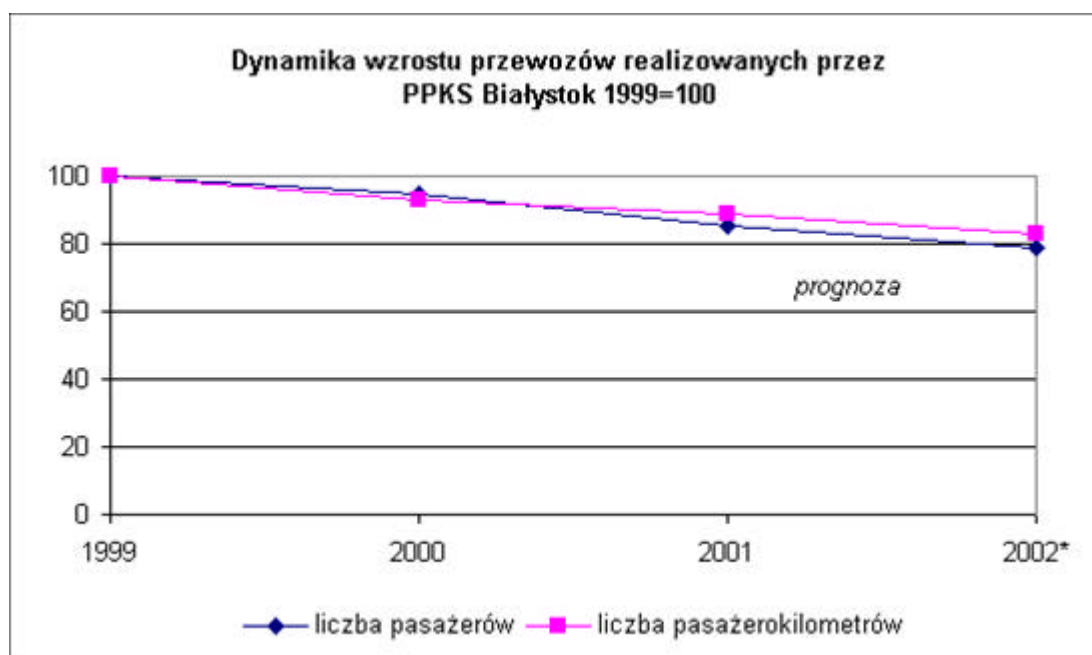
\*bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Główne kierunki przewozów realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS obejmują połączenia wewnątrz województwa, między głównymi ośrodkami miejskim: Białymstokiem, Lomżą, Wysokim Mazowieckim, Suwałkami oraz w kierunku centrów turystycznych (powiatami: hajnowskim, białostockim i augustowskim), a także połączenia z miastami w Polsce: Warszawa, Gdańskiem, Bydgoszczą/Toruniem, Olsztynem, Elkiem, Lublinem, Wrocławiem/Opolem, przy czym zdecydowanie dominują połączenia z Warszawa, Gdańskiem i Olsztynem.

W strukturze przewozów regularnych przewozy jednorazowe oraz realizowane na podstawie biletów miesięcznych kształtują się w zasadzie jak 1:1. Średnio 85% regularnych przewozów za okazaniem biletów miesięcznych to **przewozy szkolne** (w sumie 10,9 mln.), z czego ponad 3 mln wyniosły przewozy wykonane przez PPKS w Białymstoku i w Suwałkach, natomiast przez PPKS Zambrów - 1,5 mln, PPKS Lomża -1,7 mln, PPKS Siemiatycze - 0,9 mln. **Do pracy** za biletami miesięcznymi przewieziono 1,8 mln osób, z tego PPKS Białystok - 1,0 mln. (54% wszystkich przewozów do pracy). Relatywnie dużo pracowników przewiozła PPKS Suwałki: 0,4 mln pracowników. Pozostałe przedsiębiorstwa miały udział w tych przewozach nieprzekraczający 10%. PPKS Białystok zarejestrowało także, choć w niewielkim zakresie, nieregularne przewozy do pracy: 11 tys. osób (tabela 2 w załączniku 2).

**Rysunek 2.1.** Dynamika wzrostu przewozów realizowanych przez PPKS Białystok 1999=100



Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych z PPKS Białystok.

**W przewozach okazjonalnych** - nieregularnych, najwyższy udział miało PPKS Siemiatycze (66%), z uwagi na znaczne przewozy turystyczne. **Przewozy turystyczne** wykonywały głównie przedsiębiorstwa funkcjonujące na obszarach atrakcyjnych przyrodniczo: obok PPKS Siemiatycze (945 tys. osób) również: PPKS Białystok (212 tys. osób) oraz PPKS Suwałki (172 tys. osób). Prowadzenie tych przewozów uwarunkowane jest frekwencją, decydująca o opłacalności linii. Motoryzacja indywidualna w coraz większym stopniu zastępuje w przewozach turystycznych komunikację zbiorową.

Przewozy turystyczne są nierozdzielnie związane z sezonowością przewozów. **Przewozy sezonowe** mają miejsce w okresie letnim i obejmują przewozy autobusowe głównie nad morze (Gdańsk), w rejon Puszczy Augustowskiej oraz na Mazury. Połączenia sezonowe prowadzi PPKS w Łomży do Gdańska i PPKS w Suwałkach (do miejscowości Stancyki i Plaska). PPKS Białystok wykonuje na zlecenie firm turystycznych od kwietnia do września międzynarodowe przewozy autokarowe. Obserwuje się też okresowe zwiększenie przewozów w końcu tygodnia, w weekendy np. w relacji Białystok– Warszawa– Wrocław.

Przedsiębiorstwa PKS dysponowały w sumie 751 autobusami, w tym w posiadaniu PPKS Białystok pozostaje 215 pojazdów, PPKS Suwałki – 195, PPKS Łomża – 130, PPKS Zambrów – 84, PPKS Siemiatycze – 80, zaś najmniej PPKS Bielsk Podlaski – 47 autobusów. Wszystkie przedsiębiorstwa PKS dysponowały około 1/3 autobusów zarejestrowanych w województwie, reszta zaś pozostaje w posiadaniu przedsiębiorstw komunikacji miejskiej i przedsiębiorstw prywatnych.

O ile liczba autobusów w posiadaniu PPKS maleje, to liczba autobusów w całym województwie rośnie. W 2000 r. drogowe przedsiębiorstwa transportu pasażerskiego dysponowały 2 044 autobusami. W posiadaniu przewoźników zatrudniających powyżej 9 pracowników, do obsługi międzymiastowych przewozów zarobkowych zaangażowanych było 788 autobusów, a do obsługi przewozów miejskich - 471 autobusów.

W latach 1999-2000 wystąpiły pozytywne zmiany w strukturze taboru autobusowego województwa. Wzrost zanotowano w liczbie autobusów małych i mikrobusów (do 15 miejsc) oraz dużych (powyżej 45 miejsc). Wzrost liczby tych ostatnich jest związany głównie z rozwojem komunikacji miejskiej. Przedsiębiorstwa pozbywają się natomiast taboru o średniej pojemności (16-45 miejsc). Należy przypuszczać, że przedsiębiorstwa różnicują strukturę swojego taboru, przeznaczając największe pojazdy do obsługi przewozów miejskich oraz na **bardziej obciążone trasy dalekobieżne**. Małe autobusy kierują natomiast na trasy o większej częstotliwości oraz **mniej obciążone przewozy regionalne** i podmiejskie. Tendencje te można uznać za korzystną.

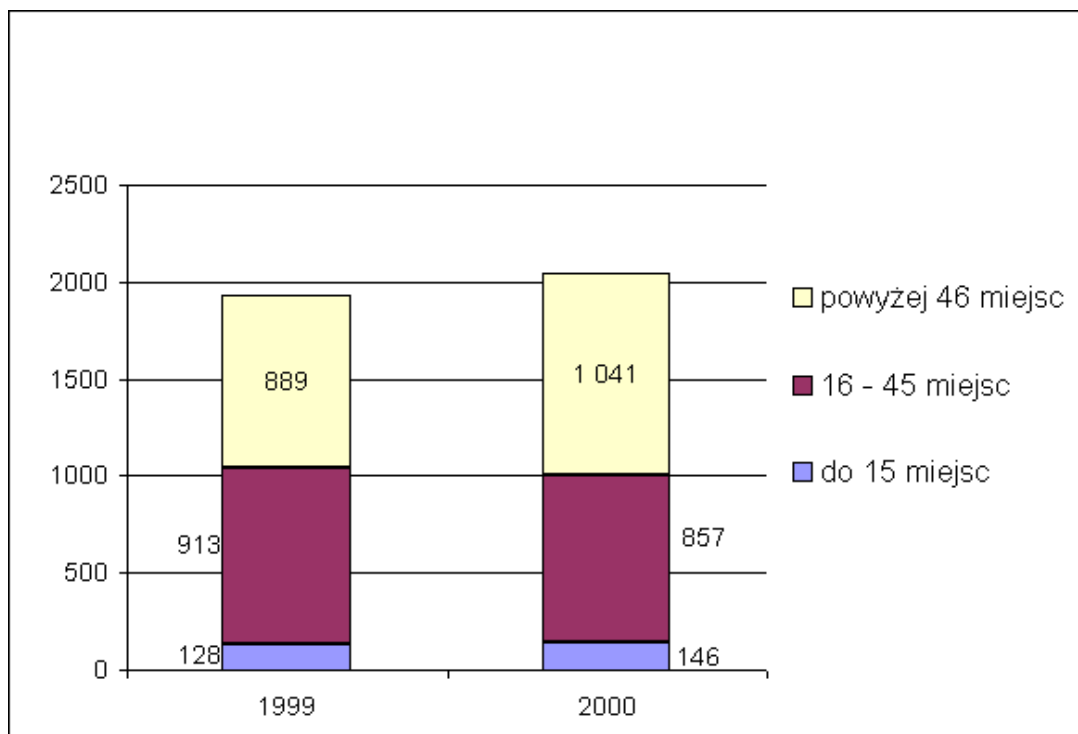
Wnioski te znajdują uzasadnienie w analizie struktury własnościowej taboru. W ujęciu całosciowym, niewielka przewaga wykazuje sektor publiczny, który jest w posiadaniu 1 148 pojazdów. Jednak w podziale na autobusy małe, średnie i duże, różnice w strukturze własnościowej są znaczne i wskazują na wyspecjalizowanie prywatnych przedsiębiorstw w częstych przewozach na krótkie odległości. W posiadaniu sektora prywatnego znajduje się bowiem 70% (101 sztuk) małych autobusów. W strukturze pojazdów w sektorze publicznym dominują natomiast autobusy o średniej pojemności (68%, tj. 580 sztuk). Oba sektory posiadają niemal równą liczbę autobusów o dużej pojemności.

**Tabela 2.4.** Tabor autobusowy w województwie podlaskim.

Liczba autobusów		Ogółem	w tym				
			sektor publiczny	struktura %	sektor prywatny	struktura %	
2000r.	<b>ogółem</b>	<b>2 044</b>	<b>1 148</b>	<b>56,2</b>	<b>896</b>	<b>43,8</b>	
	w tym o liczbie miejsc	do 15	<b>146</b>	<b>45</b>	30,8	<b>101</b>	69,2
		16 - 45	<b>857</b>	<b>580</b>	67,7	<b>277</b>	32,3
		powyżej 46	<b>1 041</b>	<b>523</b>	50,2	<b>518</b>	49,8
1999r.	<b>ogółem</b>	<b>1 930</b>	<b>bd</b>	-	<b>bd</b>	-	
	w tym o liczbie miejsc	do 15	<b>128</b>	bd	-	bd	-
		16 - 45	<b>913</b>	bd	-	bd	-
		powyżej 46	<b>889</b>	bd	-	bd	-

Zródło: Dane GUS, na podstawie ewidencji prowadzonej przez wojewodę.

**Rysunek 2.2.** Liczba i struktura taboru autobusowego ze względu na liczbę miejsc, w województwie podlaskim w latach 1999 – 2000



Zródło: opracowanie na podstawie danych GUS

## 1.2. Przewozy autobusowe - międzynarodowe

W autobusowych przewozach międzynarodowych w województwie podlaskim zanotowano w latach 1999-2000 wzrost. Liczba regularnych linii międzynarodowych wzrosła z 12 do 19 linii. Spowodowało to zwiększenie całkowitej długości tras (tabela 2.5).

Województwo podlaskie plasuje się pod względem liczby linii międzynarodowych na 5 miejscu w kraju, za tak dynamicznymi województwami jak: mazowieckie (44 linie), śląskie (28 linii) podkarpackie (22 linie) oraz dolnośląskie (21 linii). Brakuje jednak ewidencji międzynarodowych przewozów świadczonych przez małych przewoźników.

**Tabela 2.5.** Linie międzynarodowej regularnej komunikacji samochodowej w województwie podlaskim w latach 1999 - 2000\*.

1999r.	liczba linii		12
	długość linii w km	ogółem	9 493
		srednio	791
2000r.	liczba linii		19
	długość linii w km	ogółem	14 104
		srednio	742

\*w przedsiębiorstwach prowadzących regularną komunikację krajową i międzynarodową, zatrudniających powyżej 9 osób, bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wzrost liczby przewiezionych pasażerów wyniósł na przestrzeni analizowanych dwóch lat 150%. Zmniejszył się udział Przedsiębiorstw PKS w obsłudze przewozów międzynarodowych. Do 1998 r. PPKS prowadziły znacznie więcej linii międzynarodowych do Europy Wschodniej (20 autobusowych regularnych linii międzynarodowych). Wśród przedsiębiorstw PPKS, przewozy zagraniczne oferowały w 2001 roku tylko dwa przedsiębiorstwa: PPKS Białystok (głównie do Wilna oraz Minska) oraz PPKS Siemiatycze, w którym przewozy międzynarodowe do Belgii stanowią pokazną część prowadzonej działalności.

Biorąc pod uwagę liczbę pasażerów korzystających z komunikacji międzynarodowej w województwie podlaskim oraz dynamikę wzrostu tych przewozów, należy przypuszczać, że w tym segmencie rynku, w przeciwieństwie do pozostałych, silną konkurencją dla przedsiębiorstw PKS stanowią firmy prywatne. Należy do nich między innymi międzynarodowy przewoźnik autobusowy „Biacomex”, który specjalizuje się w przewozach na Wschód: z Białegostoku na Białorus, Litwę i do Rosji. Ponadto przewoźnicy dokonują zagranicznych przewoźników autobusowi (tabele 11 – 15 w załączniku nr 2).

**Tabela 2.6.** Międzynarodowe przewozy autokarowe wykonane przez przewoźników województwa podlaskiego\*

Przewozy		przewozy pasażerów				średnia odległość przewozu 1 pasażera w km
		pasażerowie		pasażerokilometry		
		w tys.	struktura w %	w mln	struktura w %	
<b>Ogółem – województwo w tym</b>	<b>2000</b>	<b>29 875</b>	<b>100,0</b>	<b>1 096,7</b>	<b>100,0</b>	<b>37</b>
	<b>1999</b>	<b>31 393</b>	<b>100,0</b>	<b>1 066,6</b>	<b>100,</b>	<b>34</b>
Komunikacja międzynarodowa	2000	144	<b>0,5</b>	87,6	<b>8,0</b>	609
	1999	57	<b>0,2</b>	31,2	<b>2,9</b>	543
regularna	2000	138	<b>96</b>	83,7	<b>96</b>	606
	1999	54	<b>95</b>	27,7	<b>89</b>	511
nieregularna	2000	6	<b>4</b>	3,9	<b>4</b>	668
	1999	3	<b>5</b>	3,5	<b>11</b>	1 086

\*w przedsiębiorstwach zatrudniających pow. 9 osób.

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Ze 144 tys. wykonanych w 2000 r. międzynarodowych przewozów autokarowych w województwie, 86 tys. pasażerów obsłużyły Przedsiębiorstwa PKS. Autokarowe przewozy międzynarodowe wykonane przez PPKS przedstawia tabela 2.7.

**Tabela 2.7.** Międzynarodowe przewozy pasażerów obsługiwane przez przedsiębiorstwa PKS województwa podlaskiego w latach 1999 - 2000.

Lata	Przedsiębiorstwa przewozu osób		przewozy pasażerów	
			Ogółem w tys.	struktura w %
2000r.	POLSKA	<b>ogółem</b>	1 806	100
		w tym PPKS	772	43
	<b>woj. podlaskie*</b>		144	8
2001r.	PPKS w Białymstoku		7	17
	PPKS w Zambrowie		0	0
	PPKS w Lomży		0	0
	PPKS w Siemiatyczach		35	83
	PPKS w Suwałkach		0	0
	PPKS w Bielsku Podlaskim		0	0
	<b>RAZEM PPKS</b>		43	30

\*bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej.

Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Srednia odleglosc przewozu w przewozach międzynarodowych wyniosła 632 km, przy czym dla PPKS Białystok wykonujacego głównie przewozy za wschodnia granice wynosi ona 435 km, zas dla PPKS Siemiatycze zapewniajacego przewozy do Belgii – 828 km.

Analiza kierunków tych przewozów pokazuje, ze 40% wszystkich pasażerów komunikacji międzynarodowej w 2000 r. przewieziono do Belgii. W 1999 r. wskaźnik ten wyniósł 74%, co spowodowane bylo wzrostem przewozów do Niemiec (4 408 pasażerów). Znaczna liczba osób podróżuje także na Litwie (10 673 osób tj. pięciokrotnie więcej niz w 1999 r.) oraz na Białorus (69 273 osób, także pięciokrotnie więcej niz w 1999 r.).

**Tabela 2.8.** Przewozy pasażerów transportem samochodowym w komunikacji międzynarodowej województwa podlaskiego\*

Kraj docelowy	2000 r.			2000 r./1999 r.		
	ogółem w pasażerach	w tym		ogółem w pasażerach	w tym	
		komunikacja regularna	komunikacja nieregularna		komunikacja regularna	komunikacja nieregularna
<b>ogółem</b>	<b>143 935</b>	<b>138 124</b>	<b>5 811</b>	<b>250</b>	<b>240</b>	<b>10</b>
Belgia	58 290	58 290	0	137	137	-
Białorus	69 273	69 083	190	579	586	102
Chorwacja	47	0	47	-	-	-
Czechy	47	0	47	49	-	49
Francja	47	0	47	19	-	19
Grecja	47	0	47	104	-	104
Litwa	10 673	6 480	4 193	491	-	193
Lotwa	46	0	46	-	-	-
Niemcy	4 408	4 271	137	9379	-	291
Rosja	638	0	638	1387	-	1387
Słowacja	96	0	96	107	-	107
Ukraina	92	0	92	200	-	200
Włochy	231	0	231	246	-	246

- oznacza, ze przewozy nie wystapily w roku 1999.

\*w przedsiębiorstwach zatrudniajacych pow. 9 osób.

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przewozy nieregularne stanowią niewielki procent przewozów międzynarodowych i stanowią je wycieczki z województwa podlaskiego głównie na Litwę oraz do Rosji, Włoch i na Białorus.

## 2. Charakterystyka drogowych przewozów towarowych

### 2.1. Przestrzenne rozmieszczenie nadawców i odbiorców ładunków

W województwie podlaskim w końcu grudnia 2000 roku zarejestrowanych było prawie 86 tys. podmiotów, z czego około 84% stanowiły spółki cywilne oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Pozostałych 16% spółek prowadzących działalność gospodarczą było 8 956 (z tego na terenie miasta Białegostoku i powiatu białostockiego 40% ogółu podmiotów gospodarczych). W województwie działa 31 inwestorów zagranicznych, głównie w przemyśle tytoniowym i działalności handlowo-usługowej. Produkcja przemysłowa województwa podlaskiego obejmuje przede wszystkim branżę spożywczą, a także przemysł lekki, drzewny, budowlany i maszynowy. Działalnością produkcyjną zajmuje się około 8 tys. podmiotów gospodarczych, skupionych przede wszystkim w Białymstoku oraz w Łomży i w Suwałkach. Większość tych podmiotów była potencjalnymi nadawcami bądź odbiorcami ładunków.

**Przemysł spożywczy** wytwarza obecnie około 40% globalnej produkcji województwa. Ze względu na rolniczy charakter regionu, przemysł rolno-spożywczy zlokalizowany jest stosunkowo równomiernie. Jednak 57% podmiotów gospodarczych skupionych jest w obszarze centralnym (z czego 70% w Białymstoku), po 16% w obszarach północnym i zachodnim (około połowa tych przedsiębiorstw mieści się w stolicach obszarów – Suwałkach i Łomży) oraz 12% w obszarze południowo-wschodnim. Są to przeważnie prywatne zakłady (około 700) zajmujące się przetwórstwem rolno-spożywczym: mleka, mięsa, drobiu, owoców i warzyw, zbóż, a także wytwarzaniem alkoholu i piwa. Ważną rolę w gospodarce województwa odgrywają liczne **mleczarnie**, zaliczane do najlepszych w kraju (przykładowo uznawana za najlepsza SM „Mlekovita” w Wysokim Mazowieckim).

Największe firmy z branży **przemysłu lekkiego** związane są z produkcją między innymi dywanów, artykułów bawełnianych, wełnianych i pasmanteryjnych. Podlaskie zakłady **produkcji maszyn** produkują urządzenia mające zastosowanie głównie w przemyśle spożywczym, rolnictwie i leśnictwie. Przemysł **drzewny** województwa bazuje na miejscowym surowcu pochodzącym z rozległych obszarów leśnych.

Województwo nie należy do regionów zasobnych w surowce mineralne. Występują tu surowce mineralne stanowiące bazy dla potrzeb budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych: piaski, ropy ceramiczne, żwir, kruszywo, torfy i kreda oraz ruda żelaza, której złoża nie są eksploatowane.

Na podstawie badań bezpośrednich OBET wykonanych wśród wybranych losowo podmiotów gospodarczych na terenie województwa można stwierdzić, że zasadniczy wolumen przewozów generują branża budowlana oraz przemysł spożywczy. W przeanalizowanej strukturze rodzajowej ładunków w 2000 r. transportem drogowym w województwie przewieziono około 785 tys. ton materiałów budowlanych oraz około 730 tys. ton towarów przemysłu spożywczego.

Przewozy materiałów budowlanych transportem drogowym maleją. W 2000 r. zakłady produkujące kruszywa zrealizowały wywóz kruszywa samochodami: 635 tys. ton a kolejną: 230 tys. ton, natomiast w 2001 r. samochodami: 320 tys. ton a kolejną: 100 tys. ton. Kierunkiem przewozu kruszywa do odbiorców transportem kolejowym jest Warszawa i (male



ilości) Lublin, natomiast transportem drogowym: Lublin, Chelmno, Białystok. Dalsze 150 tys. ton kruszywa (w postaci skalnej) sprowadzono z Białorusi transportem kolejowym. Kruszywo tego rodzaju jest stosowane przy budowie dróg kolowych. Produkt był wywozony głównie samochodami (90% produkcji) w kierunku Warszawy, Lublina, Olsztyna. Reszta zaś wywoziona transportem kolejowym do Warszawy.

W branży przemysłu spożywczego asortyment przewożonych ładunków jest bardzo zróżnicowany. Transportem drogowym przewozi się między innymi następujące ładunki:

- napoje alkoholowe, wywożone w wielkości około 66 tys. ton samochodami z województwa do hurtowni w całym kraju;
- nawozy sztuczne z surowca sprowadzanego z Białorusi transportem kolejowym, w wielkości rocznie prawie 100 tys. ton. Produkt końcowy w postaci uszlachetnionych nawozów sztucznych jest wywożony przede wszystkim samochodami – w 2001 roku – ponad 88 tys. ton i niewielkie ilości transportem kolejowym – około 400 ton. Kierunki przewozu w kraju to przede wszystkim Dolny Śląsk oraz Poznań i Szczecin;
- produkty mleczarskie (500 ton dziennie). Nieznaczna część jest odbierana własnym transportem klientów. Około 30% produkcji wywożone jest do Niemiec, pozostała wielkość jest dostarczana do hurtowni w całym kraju;
- buraki przewożone do cukrowni, rocznie w sezonie w wielkości około 168 tys. ton, z czego transportem kolejowym 15-20 %, a transportem samochodowym odpowiednio 80 - 85%;
- cukier w wielkości rocznej produkcji około 40 tys. ton. Produkt jest wywożony za granicę na Wschód transportem kolejowym przez: Terespol i Kuznice oraz drogą morską na północ przez port w Gdańsku. W kraju odbiorcami cukru są hurtownie w Białymstoku, Siedlcach, Suwałkach, Hajnówce, Olsztynie, Elku oraz w Warszawie. Z ogólnej liczby wyprodukowanego cukru około 2-4 tys. ton wywozi się transportem kolejowym, a pozostała wielkość – transportem samochodowym.

Inne ładunki to torf – surowiec wydobywany miejscowo bądź sprowadzany z Białorusi (ze względu na niższą cenę zakupu). Produkt wywożony jest do całej Polski, ale głównie na południe kraju (Kraków, Tarnów, Katowice, Sandomierz, Opole).

Wykonywane są również przewozy krajowe i międzynarodowe wyrobów drewnianych (meble, domki). Surowiec do produkcji sprowadzany jest transportem drogowym również z Białorusi, ze względu na jego niższą cenę oraz stosunkowo niskie koszty transportu. Odbiorcami są firmy lub osoby fizyczne w kraju (20%), głównie na południu Polski, oraz w 80% kraje zagraniczne, głównie Niemcy i Szwajcaria. Przewozu dokonują duże firmy transportu drogowego, dysponujące odpowiednim taborami.

Coraz więcej przedsiębiorców wykorzystuje przygraniczne położenie i korzystne relacje cenowe nawiązując kontakty handlowe z Białorusią, aby po przetworzeniu produktu eksportować towary na zachód Europy lub wywozić w głąb Polski, przy dużym udziale transportu drogowego. Jednocześnie w 2001 r. zanotowano spadek produkcji i przewozów ładunków na terenie województwa, co jest wynikiem dekonunktury gospodarczej.

## **2.2. Przewozy ładunków w relacjach krajowych**

Sektor przedsiębiorstw przewozów ładunków w województwie, tak jak i w kraju, charakteryzuje się bardzo dużym rozdrobnieniem. W większości stanowią go małe firmy przewozowe, często jednoosobowe. Podmiotów zajmujących się działalnością transportową

zarejestrowanych było w 2000 r. w województwie 7777, w tym **7351 zakładów osób fizycznych**. W tej liczbie w Białymstoku zarejestrowanych było 3215 firm, 571 w Łomży i 668 w Suwałkach.

Z powodu braku danych statystycznych, OBET przeprowadził badania własne stanu przewozów i struktury przewozowej ładunków wykonywanych przez przewoźników w województwie. Wynika z nich, że największe firmy przewozowe posiadają od kilkunastu do kilkudziesięciu pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych z naczepami. Są to najnowsze samochody spełniające europejskie normy ekologiczne (Euro 1-Euro 4). Wykonują zarówno przewozy krajowe, jak i międzynarodowe. Przewozy wykonywane są przede wszystkim za granicę, w tym głównie do takich krajów, jak: Belgia, Hiszpania, Francja. Kierunek wschodni to: Litwa, Lotwa, Białoruś.

Na Zachód Europy przewozi się ładunki takie jak: drewno, meble, materiały budowlane. Na Wschód – przede wszystkim materiały budowlane. Część przewozów jest mało opłacalna, gdyż przebiegi powrotne są z reguły puste. Przewożone są także takie rodzaje ładunków jak: przetwory spożywcze, tekstylia, wyroby metalowe, wyroby poligraficzne, części samochodowe, maszyny rolnicze, części do maszyn, chemikalia itp. Główne kierunki przewozów krajowych to: Warszawa - 15,0 %, Łódź - 10,0 %, Gdynia - 10,0 %, Katowice, Kraków i Wrocław. Najnowocześniejsze, duże firmy stosują rozwiązania na wzór firm zachodnioeuropejskich, przykładowo obsługę w systemie flow logistics dzięki rozwiązaniom informatycznym, takim jak kompleksowa sieć informatyczna łącząca sieć terminali, możliwość śledzenia w Internecie drogi przesyłki.

Duże przedsiębiorstwa transportu drogowego zarejestrowane w województwie podlaskim<sup>15</sup> **przewiozły zarobkowo w 2000 roku łącznie 907,7 tys. ton ładunków, wykonując przy tym prace przewozowa 135,0 tys. tkm.** W latach 1999-2000 nastąpił znaczny spadek przewozów wykonywanych przez te podmioty zarówno pod względem wolumenu ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej. Ogółem, w 2000 r. przewieziono o 9% ładunków mniej niż w roku poprzednim i wykonano aż o ¼ mniejszą pracę przewozową. W przewozach krajowych znaczny spadek pracy przewozowej (o 37%) był spowodowany głównie zmniejszeniem odległości, na które przewożone były ładunki (odległość ta spadła ze 118 do 82 km), oraz, w mniejszym stopniu, zmniejszeniem wolumenu ładunków. W tym samym czasie w Polsce zanotowano wzrost tonażu przewozów międzynarodowych oraz wzrost pracy przewozowej na tych trasach. Równocześnie spadek całkowitego wolumenu przewozów w relacjach krajowych w Polsce był mniejszy, niż w przypadku województwa podlaskiego odpowiednio o 4 i o 2 punkty procentowe.

Przewozy w relacjach krajowych stanowiły 93% wszystkich wykonanych w województwie (843,9 tys. ton) oraz 51% pracy przewozowej w województwie (69,0 tys. tkm). Średnia odległość przewozu krajowego wyniosła 82 km, zaś międzynarodowego – 1 035 km. (tabela 2.9).

---

<sup>15</sup> Dotyczy dużych przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 9 osób.

**Tabela 2.9.** Przewozy ładunków zarobkowym transportem drogowym w województwie podlaskim w latach 1999 - 2000\*

Przewozy ładunków transportem drogowym		lata	w tys. ton	w tys. tkm	średnia odległość
ogółem	Polska	2000	82 853	15 967 700	193,0
		1999	87 507	15 164 008	173,3
	woj. podlaskie	2000	907	135 023	148,7
		1999	1 001	177 219	177,0
komunikacja krajowa	Polska	2000	73 517	6 126 887	83,3
		1999	79 171	6 094 134	77,0
	woj. podlaskie	2000	843	69 026	81,8
		1999	927	109 864	118,4
komunikacja międzynarodowa	Polska	2000	9 335	9 840 813	1 054,1
		1999	8 335	9 069 874	1 088,1
	woj. podlaskie	2000	63	65 997	1 035,1
		1999	73	67 355	916,5

\*w przedsiębiorstwach zatrudniających powyżej 9 osób

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Województwo pod względem tonazu oraz pracy przewozowej wykonanej przez dużych przewoźników zajmuje odległe miejsce w kraju. Udział województwa w całkowitych przewozach ładunków w Polsce zmalał z 1,14% w 1999 r. do 1,09% w 2000 r. Spadek udziału w wykonanej przez przewoźników drogowych w województwie pracy przewozowej był jeszcze większy.

Wielkość przewozu ładunków oraz pracy przewozowej wykonanej przez przewoźników drogowych w województwie jest jedna z niższych w Polsce. Struktura podziału ładunków i pracy przewozowej w województwie podlaskim odbiega nieco od krajowej. W Polsce większy udział w ogóle przewozów drogowych ładunków mają przewozy międzynarodowe (11,3%), podczas gdy w województwie podlaskim udział ten jest mniejszy i wykazuje stagnację. Udział pracy przewozowej (tkm) w relacjach międzynarodowych w Polsce wyniósł 62% i wykazywał tendencję wzrastającą, głównie dzięki zwiększaniu tonazu ładunków. W województwie podlaskim udział ten kształtował się na poziomie 49%. Występująca tendencja wzrostu udziału przewozów międzynarodowych w ogóle przewozów ładunków województwa w ostatnim roku, wobec braku zwiększenia wolumenu ładunków, jest wynikiem znacznego wydłużenia średniej odległości przewozu.

Nie jest znana szczegółowa struktura rodzajowa przewożonych ładunków transportem drogowym, w tym niebezpiecznych, ponieważ nie jest prowadzona w tym zakresie żadna ewidencja. Starostwa posiadają tylko wykaz przewoźników wykonujących drogowe przewozy towarów niebezpiecznych. Jest to ewidencja świadectw kwalifikacji dla kierowców wykonujących przewozy niebezpieczne (prowadzona na podstawie Prawa o ruchu drogowym). Nie jest jednak prowadzona sprawozdawczość, jak również monitoring wykonywanych przewozów niebezpiecznych transportem drogowym zarówno na szczeblu województwa, czy też kraju. Transport towarów niebezpiecznych może stwarzać zagrożenie dla środowiska, zwłaszcza na **obszarach miejskich i chronionych i w okolicach zbiorników wodnych, przykładowo w Białymstoku, Sokółce, czy Siemianówce.** Opracowania i wdro-

zenia wymaga system monitoringu, czyli sledzenia trasy przewozu pojazdów z ladunkami niebezpiecznymi.

W transporcie zarobkowym, w gestii duzych przewozników znajduje sie: 205 samochodów ciezarowych (o lacznej ladownosci 1407 ton), 100 ciagników siodlowych oraz 216 przyczep i naczep. W związku ze spadkiem przewozów wykonywanych przez duzych przewozników nastapil spadek liczby pojazdów bedacych w ich gestii. Liczba samochodów ciezarowych spadla ogółem z 365 w 1999 r. do 305 w 2000 r., przy czym spadek ten objal zarówno samochody ciezarowe, jak i ciagniki siodlowe (zalacznik nr 2, tabela 3 oraz tabela 4).

W posiadaniu malych prywatnych przedsiębiorstw pozostawala znaczna wiekszosc eksploatowanego w województwie taboru. W calym sektorze transportu drogowego zarejestrowanych bylo w województwie: 35 725 samochodów ciezarowych (bez ciezarowo – osobowych), w tym do 2 ton - 26 538 pojazdów. Liczba pojazdów ciezarowych ogółem wzrosla w badanym okresie o 10%, w tym samochodów malych o 21%, zas powyzej 8 ton – o 10%. Swiadczy to o przyroście taboru oraz przewozów wykonywanych przez malych przewozników.

Na tle Polski, zarejestrowana w województwie podlaskim liczba samochodów ciezarowych jest niska (14 miejsce wsród wszystkich województw). W województwie notowany jest równocześnie jeden z najnizszych wskaźników liczby samochodów ciezarowych na 1000 ludności (36 sztuk), przy sredniej krajowej wynoszacej 49 sztuk. W województwie funkcjonuje wiele podmiotów wykonujacych przewozy na potrzeby własne. Zgodnie z Ustawa o transporcie drogowym, przewoznicy maja obowiazek uzyskania zaswiadczen na wykonywanie tych przewozów.

Z uwagi na rolniczy charakter województwa podlaskiego, zarejestrowanych jest tu znaczna ilosc ciagników rolniczych. Ich liczba w 2000 r. wyniosla 77 879 sztuk. Województwo podlaskie zajmuje pod tym wzgledem drugie miejsce w Polsce, za województwem lubelskim. Ponadto, w 2000 roku co najmniej 20 tys. samochodów bylo zaangażowanych w obsluge rolnictwa województwa podlaskiego. Wykonywana praca przewozowa przez pojazdy obslужujące rolnictwo jest niewielka, gdyz wynika z niskiej ladownosci pojazdów i niewielkich odleglosci przemieszczania (srednio od 1 do 5 km). Obserwuje sie w Polsce (i w Europie) spadek uslug realizowanych ciagnikami, przy wzroście uslug realizowanych samochodami osobowymi. Tendencja ta jest wynikiem działania czynników związanych ze zmianami form gospodarowania w samym rolnictwie.

### **2.3. Miedzynarodowe drogowe przewozy ladunków**

Przez obszar województwa przechodza szlaki komunikacyjne prowadzace do Rosji Litwy, Lotwy, Estonii, a takze krajów skandynawskich. Konsekwencja takiej lokalizacji jest to, ze województwo podlaskie stalo sie obszarem tranzytowym dla potoków ladunków przewozonych przez granice.

Dane o wielkoscii potoków ladunków polskiego handlu zagranicznego, przewozonych transportem samochodowym do/ z oraz przez obszar województwa podlaskiego opracowane zostaly na podstawie dokumentów SAD za 1999 r. i obejmują<sup>16</sup>:

- Mase ladunków;
- Grupe towarowa ladunków wg unijnej klasyfikacji ladunków - NSTR;

---

<sup>16</sup> Dane Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego w Warszawie.

- Państwa nadania/odbioru ładunków;
- Urząd celny/graniczny odprawy ładunków.

Przedstawiony układ danych dotyczy eksportu i importu ładunków z całej Polski. Brak jest natomiast danych o transycie ładunków obcych przez terytorium kraju. Szczegółowe informacje na temat wielkości potoków ładunków przewożonych przez przejścia graniczne województwa podlaskiego przedstawiają tabele 9 i 10 w załączniku nr 2. Wielkość i strukturę przewozów ładunków handlu zagranicznego **do/z województwa** przedstawiają tabele 5 – 8 w załączniku nr 2.

Przewozy ładunków handlu zagranicznego eksportowanych i importowanych z/do województwa wynosiły w 1999 roku łącznie 750,4 tys. ton. Około 10% tej masy obsługują długi przewoźnicy (powyżej 9 zatrudnionych) zarejestrowani w województwie podlaskim (tabela 2.10).

Struktura przewożonych ładunków odpowiada wielkości i strukturze handlu zagranicznego województwa. Największe pod względem tonażu w eksporcie i imporcie do/z województwa są przewozy produktów rolnych i spożywczych. Najwięcej towarów przewożonych jest do Niemiec, Rosji i na Litwę oraz z Litwy, Białorusi, Niemiec i Rosji. W eksporcie z województwa do Niemiec 2/3 stanowią produkty rolne, które dominują także w eksporcie do Rosji i na Białorus. W imporcie z Litwy przeważają produkty rolne, natomiast towary sprowadzane z Rosji są bardziej zróżnicowane. Wśród produktów pochodzących z Niemiec przeważają artykuły przemysłowe. W imporcie z Białorusi najwięcej jest surowców mineralnych i budowlanych oraz nawozów.

**Tabela 2.10.** Przewozy ładunków przez transportem drogowym do/z województwa podlaskiego oraz odprawiane przez drogowe przejścia graniczne województwa podlaskiego

<b>Drogowe przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego - w tonach</b>	<b>Eksport</b>	<b>Import</b>	<b>Razem</b>
• do/ z województwa podlaskiego	310 035	440 385	750 420
• przez przejścia graniczne województwa podlaskiego	854 528	893 967	1 748 495

Zródło: obliczenia na podstawie dokumentów SAD z CIHZ.

Najwięcej ładunków na eksport dostarcza z kraju podregion warszawski, białostocki oraz radomski. Głównymi natomiast importerami towarów przez przejścia graniczne województwa podlaskiego są podregiony: suwalski, warszawski, białostocki oraz łódzki.

Łącznie przez przejścia drogowe województwa podlaskiego odprawiono ponad 1,7 mln ton ładunków. W **eksporcie** głównymi odbiorcami polskich towarów są nasi bezpośredni sąsiedzi - Litwa, Rosja, Białorus oraz kraje nadbałtyckie - Lotwa, Estonia i Finlandia. Liderem jest Litwa, która importuje z naszego kraju 314 tys. ton towarów (36,8% wszystkich ładunków przechodzących przez województwo podlaskie). Ponad 95% ładunków przeznaczonych dla tego kraju odprawianych jest na przejściu w Budzisku. Na drugim miejscu pod względem wielkości eksportu towarów jest Rosja - 181 tys. ton. W tym przypadku odprawa ładunków rozłożona jest równomiernie na trzy przejścia: Bobrowniki, Budzisko i Kuznice.

Eksport towarów na Białorus odbywa się głównie przez przejście w Kuznicy - 68 tys. ton, przy niewielkiej ilości odprawianych ładunków w Bobrownikach - 20 tys. ton. Wśród

krajów skandynawskich, głównym odbiorcą naszych towarów jest Finlandia - 24 tys. ton. Do pozostałych krajów eksport towarów jest znikomy.

Podobne tendencje występują przy imporcie ładunków do Polski. Największym dostawcą towarów do naszego kraju jest Litwa - 325 tys. ton. Potoki ładunków w 99% przechodzą przez przejście w Budzisku, które obsługuje aż 82,4% całego tranzytu przez województwo podlaskie. O ile wywóz towarów do Rosji odbywał się równomiernie przez trzy przejścia, tak przy imporcie towarów potoki te przechodzą głównie przez przejście w Budzisku. Dużo towarów importowanych jest z Białorusi - 103 tys. ton, Łotwy - 101 tys. ton oraz Estonii i Finlandii - po ok. 49 tys. ton.

Z przeprowadzonej analizy wynika kilka ważnych wniosków, które mogą stanowić wskazówkę dla dalszego rozwoju i funkcjonowania przejść granicznych w województwie podlaskim:

- **Najbardziej obciążonym przewozami ładunków jest przejście w Budzisku** położone na granicy z Litwą. Na tym przejściu odprawianych jest ok. 80% wszystkich przewożonych przez województwo podlaskie ładunków. Wynika to stąd, że największymi odbiorcami, a zarazem dostawcami towarów do Polski są byłe kraje Związku Radzieckiego - Litwa, Łotwa, Estonia i Rosja oraz Finlandia;
- Wśród przejść granicznych położonych na granicy z Białorusią praktyczne znaczenie dla ruchu towarowego mają tylko dwa: Bobrowniki i Kuznica. Przez te przejścia odprawiane są przede wszystkim ładunki do/z Rosji i Białorusi. Pozostałe przejścia - Ogrodniki i Polowce w bardzo znikomym stopniu dokonują odpraw ładunków;
- Na granicy polsko-litewskiej odprawianych jest ok. 8% wszystkich ładunków odprawianych w Polsce, a na granicy polsko-białoruskiej - ok. 6%. Należy się spodziewać, że zmiany tych proporcji w ciągu najbliższych lat nie ulegną zmianie;
- Głównymi generatorami przewozów tranzytowych są regiony położone w centralnej Polsce, a także regiony położone w pobliżu granicy, w tym: białostockie i suwalskie. Niekwestionowanym liderem jest podregion warszawski. Znikomy procent ładunków przewożonych przez województwo podlaskie stanowią towary pochodzące z południowych i zachodnich obszarów Polski.

Schemat dróg województwa podlaskiego wraz z ich obciążeniem przewozami tranzytowymi przedstawia rysunek 4 w załączniku nr 3. Obciążenie dróg województwa podlaskiego przewozami polskiego handlu zagranicznego podzielone zostało na potoki pojazdów wywozających ładunki z Polski (eksport) i potoki pojazdów przywozających ładunki (import). Pozwala to na lepszą ocenę struktury kierunkowej przewozów tranzytowych (do obliczeń przyjęto średnią ładowność dla pojazdu ciężarowego ok. 15 ton.). Obciążenia dróg pojazdami dokonano przy założeniu, że pojazdy przejeżdżające przez obszar województwa będą poruszać się głównie po drogach krajowych i wojewódzkich i będą wybierać najkrótszą trasę.

Z analizy obciążenia dróg wynika, że w województwie podlaskim są dwa główne potoki pojazdów tranzytowych. Pierwszy z nich prowadzi od przejścia granicznego **w Budzisku przez Augustów, Białystok, Zambrów w kierunku Warszawy. Drugi potok prowadzi także z Budziska przez Augustów, Grajewo, Łomże, Ostrów Mazowiecka do Warszawy.** Można wyróżnić trzeci potok pojazdów, a mianowicie Białystok - Bielsk Podlaski - Siemiatycze - Lublin. Układ taki wynika stąd, że, jak wcześniej wspomniano, głównymi generatorami ładunków odprawianych przez przejścia województwa podlaskiego są województwa środkowej Polski, a najbardziej obciążonym przejściem granicznym jest Budzisko.

**Najbardziej obciążonym jest odcinek drogi krajowej nr 8 Budzisko - Augustów. Kumulują się tu dwa potoki do Łomży i Białegostoku.** Łącznie przez ten odcinek przejeżdża dziennie prawie 90 tys. pojazdów ciężarowych. Największe znaczenie w przewozie potoków ładunków mają drogi krajowe nr 8, 61 i wojewódzka nr 677 oraz droga krajowa nr 19. Kierunkowe obciążenie dróg pojazdami jest nierównomierne. Na odcinkach dróg krajowych: nr 8 Budzisko - Augustów, nr 19 Białystok - Siemiatycze, nr 61 Ostrołęka - Augustów oraz na drodze krajowej nr 65 Grajewo - Białegostok przeważają pojazdy, które wwożą ładunki do Polski. Na pozostałych odcinkach dróg województwa, po których odbywa się ruch tranzytowy, występuje przewaga pojazdów wywozających ładunki z Polski.

### **3. Ruch transgraniczny przez przejścia drogowe**

W obrębie województwa podlaskiego zlokalizowanych jest **osiem** drogowych przejść granicznych, w tym **dwa z Litwą i sześć z Białorusią**.

Na granicy polsko – litewskiej znajdują się dwa przejścia drogowe:

- **Budzisko – Kalwarija** obsługuje ruch osobowy i towarowy. Jest to największy i najnowocześniejszy terminal na wschodniej granicy zlokalizowany na trasie I Korytarza Transeuropejskiego „Via Baltica”. Przepustowość przejścia w ruchu osobowym wynosi 2 tys. samochodów osobowych i 40 autobusów na dobę. W ruchu towarowym przepustowość wynosi 1,7 tys. pojazdów na dobę.

Łącznie w 2001 r. na przejściu tym odprawiono 1 810 tys. osób. Ruch osobowy w ciągu ostatnich 5 lat ma tendencję malejącą, z wyjątkiem roku 2001, w którym nastąpił nieznaczny wzrost. Wśród osób odprawianych na przejściu przeważają cudzoziemcy. Stanowią 93% wszystkich osób przekraczających w tym miejscu granicę.

Samochody osobowe stanowią ok. 33% ogółu pojazdów przekraczających granicę w Budzisku. Występują podobne zależności jak w ruchu osobowym. W ciągu 5 lat ruch samochodów osobowych zmalał, w tym najbardziej ruch pojazdów obcych. Pomimo takich tendencji nadal na przejściu pojazdów obcych odprawia się ok. 10 razy więcej aniżeli polskich samochodów osobowych.

Autobusy odprawiane w Budzisku stanowią 1,5% wszystkich odpraw pojazdów. Po okresie spadku w ostatnich 5 latach, w 2001 r. nastąpił wzrost odprawianych autobusów i autokarów do 12 168 pojazdów, z czego autobusy obcych przewoźników stanowiły 92,3%.

Najliczniejszą grupę pojazdów odprawianych na przejściu w Budzisku stanowią samochody ciężarowe (w 2001 r. - 65,8%). W przeciwieństwie do samochodów osobowych i autobusów, liczba odpraw samochodów ciężarowych przez ostatnie 5 lat wzrosła o 34,1% i wyniosła w 2001 r. - 526 176 pojazdów. Wzrósł także udział pojazdów obcych. Obecnie na przejściu w Budzisku odprawia się ok. 15 razy więcej samochodów ciężarowych obcych przewoźników niż polskich. Szczegółowe dane o ruchu granicznym na przejściu w Budzisku przedstawia tabela 11 w załączniku 2.

- **Ogrodniki – Łazdijaj** obsługuje międzynarodowy ruch osobowy i towarowy, ale tylko dla pojazdów o ciężarze całkowitym do 3,5 tony z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych i towarów wymagających kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej. Przepustowość w ruchu osobowym wynosi 1,5 samochodów i 60 autobusów na dobę, a w towarowym 1,7 pojazdów na dobę.

Liczba odpraw na tym przejściu systematycznie ulega zmniejszeniu. Największy spadek nastąpił w odprawie samochodów osobowych. W 2001 r. odprawiono 274 tys.

pojazdów, w tym 82% z nich stanowiły pojazdy obcych obywateli. Najmniejszy spadek liczby odpraw wystąpił w przypadku osób. Świadczy to o tym, że duża liczba odprawianych osób stanowią piesi. W latach 1997 - 2001 liczba osób przekraczających granice zmniejszyła się o 14,8% i wyniosła 1 294 tys. osób. Na przejściu tym odprawianych jest 4-krotnie więcej cudzoziemców niż obywateli polskich.

W 2001 r. wzrosła liczba odprawianych przez to przejście autobusów krajowych przewoźników, przy spadku odpraw autobusów zagranicznych. Z ogółu autobusów - 38% stanowiły pojazdy krajowych przewoźników, a 62% - pojazdy zagraniczne. W ciągu ostatnich 5 lat zagraniczne przewozy autokarowe na tej trasie zmalały o 35%. W 2001 r. przez przejście to przejechało 18 tys. autobusów i autokarów.

Przejście graniczne w Ogrodnikach nie obsługuje ruchu dużych samochodów ciężarowych. Odprawiane są tylko pojazdy ciężarowe o ciężarze całkowitym do 3,5 tony (tabela 12 w załączniku nr 2.).

Na granicy z Litwą brak jest natomiast małych przejść obsługujących uproszczony ruch graniczny, które sprzyjałyby rozwojowi kontaktów międzyregionalnych.

**Na granicy polsko-białoruskiej** zlokalizowanych jest sześć drogowych przejść granicznych, z czego trzy obsługują tylko uproszczony ruch graniczny, dwa przejścia obsługują zarówno ruch osobowy i towarowy, oraz jedno tylko ruch osobowy. Są to:

- **Kuznica - Bruzgi** - obsługuje międzynarodowy ruch osobowy i towarowy oraz uproszczony ruch graniczny. Przepustowość przejścia w ruchu osobowym wynosi 1000 samochodów osobowych i 40 autobusów na dobę, a w ruchu towarowym 200 pojazdów na dobę;

Stanowi ono największe z trzech przejść województwa podlaskiego położonych na granicy polsko - białoruskiej. W 2001 r. odprawiono tu 1800 tys. osób oraz 596 tys. pojazdów. Najbardziej liczną grupę pojazdów stanowiły samochody osobowe - 531 tys. pojazdów. Większość odprawianych samochodów osobowych (96%) stanowiły pojazdy obce. W ciągu 5 ostatnich lat liczba samochodów osobowych przejeżdżających przez to przejście podlegała okresowym wahaniom. Najwięcej pojazdów osobowych odprawiono w 1998 r. - 588 tys. (tabela 13 w załączniku nr 2.).

Druga pod względem ilości odprawianych na tym przejściu pojazdów stanowią samochody ciężarowe, tj. - 56 tys. w roku 2001. Najwięcej odpraw dokonano w roku 1997 - 120 tys. pojazdów. Przez kolejne 4 lata do roku 2000 liczba samochodów ciężarowych przekraczających granice w Kuznicy malała. Dopiero w roku 2001 nastąpiło odwrócenie się tendencji spadkowej i wzrost liczby pojazdów przekraczających to przejście. Samochody ciężarowe obcych przewoźników stanowiły 82% wszystkich odprawianych tu pojazdów.

Autobusy przekraczające granice w Kuznicy stanowią ok. 1,5% ogółu odprawianych pojazdów. Od 5 lat ich liczba spada i wynosi obecnie 8 837 pojazdów. Zauważać przy tym należy, że wciąż zmniejsza się liczba autobusów polskich przewoźników przejeżdżających przez to przejście, natomiast w roku 2001 wzrosła liczba pojazdów obcych przewoźników. Autobusy zagraniczne stanowią 82% odprawianych tu autobusów, podobnie jak zdecydowana większość podróżnych stanowią obywatele innych państw (96 %).

- **Bobrowniki - Bierestowica** - przejście przeznaczone jest dla międzynarodowego ruchu osobowego i towarowego oraz uproszczonego ruchu granicznego. Przepustowość w ruchu osobowym wynosi 1500 samochodów na dobę, a w towarowym 1000 pojazdów na dobę;



W 2001 r. przejście to przekroczyło 513 tys. pojazdów osobowych. Liczba przekraczających granice osób przez ostatnie 5 lat wzrosła ponad 6-krotnie, z 183 tys. w roku 1997 do 1 220 tys. w 2001 r. Wpływ na to ma 18 – krotny wzrost przyjeżdżających do Polski cudzoziemców. Obywatele innych państw stanowią 90% osób przekraczających tutaj granice.

W 2001 r. granice w Bobrownikach przekroczyło ponad 100 tys. samochodów ciężarowych. W ostatnich 5 lat liczba odpraw tych samochodów zmalała o 30%. Od roku 1999 następuje jednak wzrost ruchu pojazdów na tym przejściu. Jest to jedyne przejście graniczne, na którym więcej odprawianych jest pojazdów polskich przewoźników niż obcych (59% pojazdy krajowe, 41% pojazdy obce). Od lipca 2000 r. przez przejście to mogą przejeżdżać samochody osobowe i autobusy. W 2001 r. odprawiono tu 410 tys. samochodów osobowych i 1 791 autobusów.

- **Polowce - Piszczatka** - przejście czynne dla ruchu osobowego obywateli polskich i białoruskich (bez autobusów). Przepustowość przejścia wynosi 750 samochodów osobowych na dobe.

Na tym najmniejszym przejściu w 2001 r. odprawiono 840 tys. osób oraz 350 tys. samochodów osobowych (tabela 15 w załączniku nr 2.). Granice przekraczają tu głównie Białorusini (94%). W okresie od 1997 do 2001 roku, liczba obywateli polskich zmniejszyła się, a obywateli Białorusi zwiększyła o połowę. Podobne zależności występują w ruchu samochodów osobowych.

Przejścia o uproszczonym ruchu drogowym na granicy polsko–białoruskiej to:

- **Lipszczany – Grodno;**
- **Jasłówka – Swisłocz**
- **Białowieża – Pierierow.**

Polska znajduje się obecnie w okresie dostosowawczym do wstąpienia do grona państw Unii Europejskiej. Po przystąpieniu Polski do UE, wschodnia granica naszego państwa stanie się jednocześnie zewnętrzną granicą całej Unii. Na Polsce spoczywać będzie odpowiedzialność za bezpieczeństwo i skuteczną ochronę granic. Od dnia przystąpienia do Wspólnoty, Polska będzie zobowiązana nie tylko do wdrożenia zasad wynikających z Układu z Schengen, ale także do utrzymania kontroli na granicy wewnętrznej. Zniesienie tej kontroli nastąpi dopiero po uznaniu przez kraje członkowskie, że Polska właściwie wypełnia obowiązki związane z ochroną wspólnej granicy zewnętrznej.

W ramach programu dostosowawczego przejść granicznych założono:

- Modernizację drogowego przejścia granicznego w Kuznicy z dostosowaniem zarówno do potrzeb ruchu jak i europejskich standardów obsługi i kontroli (planowany termin zakończenia inwestycji w 2002 r.);
- Modernizację i budowę nowych przejść granicznych;
- Ograniczenie ruchu pojazdów ciężarowych w soboty, niedziele i święta;
- Kontrole stanu technicznego i emisji spalin, oraz dopuszczalnych nacisków na osi;
- Zaostrzenie kontroli celnych na przejściach granicznych.

Budowa i rozbudowa przejść granicznych znajduje uzasadnienie również z powodu bardzo długiego okresu oczekiwania na odprawę, szczególnie samochodów ciężarowych. Z drugiej zaś strony niezbędne jest uproszczenie procedur odprawy granicznej. W ramach układu stowarzyszeniowego, wprowadza się wizy dla obywateli państw Rosji, Białorusi

i Ukrainy przyjeżdżających do Polski, a po przyjęciu Polski do UE wizy wjazdowe do krajów unijnych obowiązują także obywateli innych państw.

**Wszystkie wymienione powyżej czynniki mają wpływ na kształtowanie się potoków ruchu granicznego. Modernizacja i budowa nowych przejść granicznych będzie z jednej strony sprzyjać wzrostowi ruchu granicznego, z drugiej zaś kontrole stanu technicznego pojazdów będą eliminowały ruch starszych pojazdów - głównie przewożących towary w ramach przygranicznej wymiany handlowej. Także zaostrzenie kontroli celnej ograniczy drobny handel przygraniczny, a w konsekwencji przyjazdy obywateli sąsiednich państw do Polski.**

Największy spadek (kilkuprocentowy) odpraw nastąpi w najbliższych latach na przejściu w Polowcach, które przeznaczone jest tylko dla ruchu obywateli polskich i białoruskich. Białorusini stanowią 94% podróżnych przekraczających granicę na tym przejściu. Od 2000 r. spada liczba osób przekraczających granicę w Polowcach.

Podobna sytuacja występuje na przejściu drogowym w Kuznicy. Od trzech lat spada liczba odprawianych tam osób. Tendencja spadkowa przez najbliższe lata zostanie utrzymana. Wynika to z faktu, że zdecydowana większość podróżnych stanowią cudzoziemcy. Należy się natomiast spodziewać wzrostu o kilka procent odpraw samochodów ciężarowych, zwłaszcza po modernizacji przejścia w Kuznicy. Systematycznie od roku 1995 spada o kilka procent rocznie liczba autobusów przekraczających granicę. Większość z nich są to pojazdy obce. Można założyć, że tendencja ta w ciągu najbliższych lat zostanie utrzymana.

Ruch graniczny na przejściu w Bobrownikach w ciągu ostatnich dwóch lat znacząco wzrósł, zarówno jeśli chodzi o liczbę osób przekraczających przejście jak i liczbę samochodów ciężarowych. Ruch osobowy na przejściu będzie stale wzrastał, lecz w mniejszym tempie niż dotychczas (o kilka procent), z powodu utrudnień w przekraczaniu granicy przez cudzoziemców. Za to ruch pojazdów ciężarowych będzie stale zwiększał się o kilka procent, głównie za sprawą wzrostu udziału w odprawach pojazdów polskich.

Stalą tendencją spadkową w ruchu granicznym występuje na przejściu w Ogrodnikach. Ruch graniczny w przyszłości będzie maleł o kilka procent rocznie.

Jedynym przejściem, na którym wzrasta wielkość ruchu granicznego jest przejście w Budzisku. Główną przyczyną wzrostu liczby przekroczeń granicy jest położenie Budziska na szlakach prowadzących do krajów nadbałtyckich - Litwy, Łotwy oraz Rosji, czyli głównych partnerów handlowych i gospodarczych. Ruch graniczny na tym przejściu przez następne lata będzie stale wzrastał.

Podsumowując, po wstąpieniu Polski do UE nastąpi kilkuprocentowy spadek odpraw cudzoziemców stanowiących obecnie 90% ruchu granicznego, głównie obywateli państw sąsiadujących z Polską. Konsekwencją tego będzie mniejsza liczba autobusów i samochodów osobowych w ruchu granicznym. Nie wpłynie to jednak na liczbę samochodów ciężarowych przekraczających granicę. Należy spodziewać się, że liczba odpraw samochodów ciężarowych będzie systematycznie rosła o kilka procent rocznie.

## **4. Natężenie ruchu na drogach**

### **4.1. Ruch osobowy**

Ruch osobowy, na który składają się: motocykle, samochody osobowe, mikrobusy oraz autobusy jest na obszarze województwa podlaskiego zdecydowanie większy niż ruch towarowy (obejmujący lekkie i ciężkie pojazdy ciężarowe). Na drogach krajowych i woje-

wódkich sredniodobowy ruch pojazdów (SDR) wynosil w 2000 r. **okolo 4315 tys. pojazdów osobowych na dobe i 1285 tys. pojazdów towarowych na dobe.** Oznacza to, ze ruch osobowy jest prawie trzy razy wiekszy niz ruch towarowy. Znaczny ruch generuja takze w województwie pojazdy rolnicze – ciagniki rolnicze (okolo 6,5 tys. pojazdów na dobe), który przewaza zwlaszcza na drogach powiatowych i gminnych.

**Srednio, po kazdym kilometrze dróg krajowych i wojewódzkich przejeżdza dziennie okolo 2 tys. pojazdów osobowych.**

Droga krajowa nr 8. oraz nr 19. naleza do najsilniej obciazonych przez ruch osobowy, przy czym ruch na drodze krajowej nr 8. jest o 1/3 wiekszy niz na drodze krajowej nr 19. Droga krajowa nr 8. to czesc trasy „Via Baltica”, czyli polski odcinek Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Na obszarze województwa podlaskiego liczy ona 215 km i przebiega od granicy z województwem mazowieckim, przez Zambrów, Jezewo Stare do Bialegostoku i dalej na północ ku litewskiej granicy, przez Suchowole, Augustów, Suwalki do przejscia granicznego w Budzisku.

Trasa ta jest najsilniejszym, obok drogi krajowej nr 19., obszarem natezenia ruchu osobowego w województwie (okolo 890 tys. pojkm/dobe). Jej znaczenie jest tym wieksze, ze przecina ona znaczna czesc województwa, przebiegajac przez powiaty: zambrowski, bialostocki, sokólski, augustowski oraz suwalski. Nalezy jednak wziac po uwage fakt, ze do drogi krajowej nr 8. zaliczono odcinki przebiegajace przez miasta Bialystok oraz Augustów, które generuja 40% calego ruchu samochodów osobowych na tej trasie.

Droga krajowa nr 19. o dlugosci 160 km obciaza dobowo okolo 656 tys. pojkm. Biegnie ona od granicy z województwem mazowieckim, przez Siemiatycze, Bielsk Podlaski, Bialystok, Wasilków, Sokółke do granicy panstwa z Bialorusia w Kuznicy. Warto przy tym zaznaczyc, ze na drodze tej obserwowany jest najwiekszy w województwie ruch autobusów.

Trzecia w kolejnosci trasa obciazona ruchem osobowym (okolo 390 tys. pojkm/dobe) jest droga krajowa nr 61. z Lomzy do Augustowa. Trasa ta jest równoleglym do „Via Baltica” polaczeniem na odcinku Zambrów-Augustów (poprzez dodatkowe polaczenie odcinkiem drogi krajowej nr 66.: Zambrów-Lomza). Obciazenie tej drogi takze nalezy uznac za znaczne.

Ponad 300 pojkm/dobe zanotowano na drodze krajowej nr 65., przebiegajacej na dlugosci 114 km od granicy z województwem warminsko-mazurskim, przez Grajewo, Monki, Bialystok do granicy panstwa w Bobrownikach.

Droga obciazona ponad 200 tys. pojkm/dobe stanowi równiez droga krajowa nr 63. (72 km), przebiegajaca od granicy z województwem warminsko-mazurskim, przez Kolno, Lomze i Zambrów w kierunku województwa mazowieckiego (do Siedlec).

Do grupy dróg obciazonych od 100 do 200 tys. pojkm/dobe naleza kolejno (od najsilniej obciazonej):

- Droga krajowa nr 66. (114 km): Zambrów – Wysokie Mazowieckie – Bransk – Bielsk Podlaski i dalej na poludnie: Kleszczele do granicy panstwa w Polowcach;
- Droga wojewódzka nr 678. (48 km): Wysokie Mazowieckie – Sokoly – Roszki-Wodzki do Bialegostoku;
- Droga krajowa nr 16 (65 km): od granicy z województwem warminsko-mazurskim (z Elku) przez Augustów w kierunku na Sejny do granicy panstwa z Litwa w Ogrodnikach;
- Droga wojewódzka nr 681. (63 km): Ciechanowiec – Bransk – Lapy;
- Droga wojewódzka nr 685. (69 km): Zabłudów – Hajnówka – Kleszczele.

Na uwagę zasługują także drogi, które mimo małego kilometrażu są znacznie obciążone ruchem. Należą do nich drogi wojewódzkie: nr 677 (20 km), prowadząca z Ostrowii Mazowieckiej (w woj. mazowieckim) do Lomży (90 tys. pojkm/dobe) oraz nr 682 (16 km) z Lap do Tolcz.

Do najmniej obciążonych ruchem osobowym dróg w województwie należą połączenia w rejonie północnym, południowym oraz wschodnim województwa.

#### 4.2. Ruch towarowy

Przewozy towarowe generują w województwie podlaskim mniejszy ruch niż przewozy osobowe.

Podobnie jak w przypadku przewozów towarowych, najsilniej obciążona jest droga krajowa nr 8. (463 tys. pojkm/dobe), na której wykazywane jest ponadto **bardzo silne nateżenie najcięższych samochodów ciężarowych**.

Obciążenie bliskie 200 tys. pojkm/dobe wykazują dwie drogi krajowe: nr 61 (Augustów – Lomża), oraz nr 19. (Siemiatycze – Białystok – Kuznica).

Mniejszy ruch (84 tys. pojkm/dobe) występuje na drodze krajowej nr 65. (Grajewo – Białystok – Bobrowniki). Niespełna 50 tys. pojkm/dobe przejeżdża po drogach krajowej nr 66. i wojewódzkiej 63., stanowiących w sumie połączenie zachodniej i południowej części województwa (Kolno – Lomża – Zambrów – Wysokie Mazowieckie – Bransk – Bielsk Podlaski – Kleszczele do granicy państwa w Polowcach).

Na uwagę zasługują także znaczny ruch na drodze krajowej: nr 16. (z Augustowa do Ogrodnik), drodze krajowej nr 64. (z Lomży do Jezewa Starego, zamykającej „trójkąt” między Lomża, Zambrowem a Jezewem Starym, czyli łączącej drogę krajową nr 8. z drogami nr 66. i 63.) oraz droga wojewódzka nr 678, będącej połączeniem Wysokiego Mazowieckiego z Białymstokiem.

Dość znaczny ruch towarowy występuje na drodze wojewódzkiej nr 685., łączącej Hajnówkę z Zabłudowem (w kierunku na Białystok), a także drodze wojewódzkiej nr 671., będącej wielką „obwodnicą” Białegostoku, pozwalającą objechać miasto od strony zachodniej i północnej (przecinając dwukrotnie drogę krajową nr 8. oraz drogę krajową nr 65.) na trasie Sokoly – Jezewo Stare – Tykocin – Knyszyn – Jasionówka – Sokolany.

Aby przedstawione dane ująć w sposób syntetyczny, drodze krajowej nr 8. („Via Baltica”), po której odbywa się najsilniejszy ruch zarówno towarowy, jak i osobowy, przyporządkowano wskaźnik równy 100. Pozostałym dziesięciu najsilniej obciążonych ruchem drogom przyporządkowano wskaźniki proporcjonalne do ich ruchu w porównaniu z drogą krajową nr 8. Każdemu z powiatów, przyporządkowano drogi, które przebiegają przez jego obszar, a następnie zsumowano ich wartości. Uzyskano w ten sposób syntetyczny wskaźnik odzwierciedlający siłę ruchu pasażerskiego i towarowego w każdym z powiatów, odbywającego się po najsilniej obciążonych ruchem drogach. Za najbardziej obciążone ruchem zarówno towarowym, jak i pasażerskim należy uznać powiat białostocki oraz samo miasto Białystok. O ile jednak w ruchu pasażerskim jest to zrozumiałe ze względu na znaczny ruch samochodów osobowych, o tyle znaczna przewaga Białegostoku pod względem nateżenia ciężkiego ruchu towarowego jest niekorzystna dla województwa.

Przeciętne obciążenie ruchem na drogach krajowych i wojewódzkich oraz podział tych dróg na poszczególne odcinki przebiegające przez powiaty województwa przedstawiono w tabeli 2.16.

**Tabela 2.16.** Wskazniki obciążenia ruchem pasażerskim i towarowym w 2000 r., według powiatów.

Wskaznik obciążenia ruchem	
powiat	ruch pasażerski
1. białostocki	249,99
2. m.Białystok	209,22
3. sokólski	173,70
4. zambrowski	143,50
5. moniecki	117,57
6. bielski	105,58
7. suwalski	100,00
8. grajewski	79,39
9. siemiatycki	73,70
10. wysokomazowiecki	72,09
11. augustowski	69,31
12. kolnenski	68,18
13. łomżyński	68,18
14. hajnowski	31,35
15. sejneński	15,44

Wskaznik obciążenia ruchem	
powiat	ruch towarowy
1. m.Białystok	155,36
2. białostocki	165,55
3. ugustowski	146,72
4. sokólski	137,07
5. zambrowski	119,68
6. suwalski	100,00
7. łomżyński	60,17
8. grajewski	59,24
9. moniecki	55,36
10. kolnenski	50,61
11. bielski	47,08
12. siemiatycki	37,07
13. wysokomazowiecki	24,60
14. hajnowski	10,02
15. sejneński	5,77

Zródło: Opracowanie własne

Znaczne obciążenie ruchem wykazują także powiaty: sokólski oraz zambrowski, a także augustowski, lecz ten ostatni tylko w odniesieniu do przewozów towarowych. Najslabiej obciążone ruchem są powiaty południowe i wschodnie.

**„Transprojekt” nie uwzględnia w swoich pomiarach natężenia ruchu drogowego miasta Łomży i Suwałk. Z badań dodatkowych, przeprowadzonych we własnym zakresie w mieście Łomży wynika, że natężenie ruchu jest zbliżone do natężenia średnio obciążonych odcinków dróg w Białymstoku.**



## Rozdział III

### Analiza SWOT

#### 1. Uwarunkowania drogowych przewozów pasażerskich

Wielkość i struktura przewozów autobusowych zdeterminowana jest liczbą ludności zamieszkującej województwo podlaskie (14 miejscu w kraju) a także wysokim udziałem zatrudnionych w rolnictwie (46% ogółu zatrudnionych w województwie). Wielkość przewozów autobusowych wynosząca 29 802 tys. pasażerów<sup>17</sup> w 2000 r. stawia je na 15 miejscu w kraju. Nieco wyżej plasuje się praca przewozowa osiągnięta przez przewoźników autobusowych województwa. Eksploatują oni stosunkowo więcej linii o zasięgu regionalnym i dalekobieżnych niż pozostałe województwa. Należy też do przodujących w Polsce pod względem prowadzonej liczby i długości linii międzynarodowych. Ma to wpływ na wykonaną pracę przewozową oraz na przeciętną odległość przewozu pasażerów transportem autobusowym. Średnia odległość przewozu jednego pasażera jest jedną z najwyższych w Polsce i wynosi w analizowanym roku 35 km na pasażera.

Czynniki demograficzne, takie jak ujemne saldo migracji, potęgają tendencje zmniejszania liczby ludności, a co za tym idzie, przewozów. Reforma szkolnictwa spowodowała początkowo wzrost zapotrzebowania na dojazdy do szkół, które jednak w bieżącym roku zaczęły maleć. Przewozy autobusowe do szkół stanowią 43% przewozów regularnych w relacjach krajowych wykonanych w województwie, o czym była już mowa w poprzednim rozdziale.

Niski udział zatrudnionych w przemyśle (16,8% ogółu zatrudnionych w województwie), jak też wzrastające bezrobocie wpływają na zmniejszenie przewozów do pracy. Trwająca dekonstrukcja nie polepsza tych relacji. Z przeprowadzonych badań wynika, że dojazdy do pracy są coraz częściej wykonywane samochodami osobowymi.

Poziom stopy życiowej, wskutek recesji, ulega dalszemu obniżaniu. Dochody pozostające do dyspozycji gospodarstw domowych na jednego mieszkańca są niższe od przeciętnych dochodów krajowych o 16%. Wpływa to na zmniejszenie przewozów realizowanych na podstawie biletów jednorazowych. Jednocześnie zwiększają się ceny przejazdu. Wskaźnik cen usług transportu wzrósł w roku 2000 w stosunku do 1999 roku o 6,8%. Wskaźnik cen usług transportu wspomagany działalnością turystyczną wzrósł w tym okresie o 8,0%.

Przewozy autobusowe w celach okazjonalnych: turystyczne i wypoczynkowe nieznacznie rosną, ale w stosunku do walorów środowiskowo–krajobrazowych są niewielkie. Możliwości rozwoju przewozów rekreacyjno–turystycznych ogranicza liczba miejsc noclegowych turystyki w województwie (14 miejsc w kraju) a także stopień zamożności społeczeństwa.

Wzrastający poziom udziału motoryzacji indywidualnej (212 samochodów osobowych/ 1000 ludności województwa) stanowi konkurencję dla komunikacji publicznej, zwłaszcza na krótkich relacjach.

Wymienione czynniki w sposób istotny wpływają na zmniejszanie przewozów pasażerskich transportem drogowym w relacjach krajowych. Pasażerskie przewozy wewnątrz-krajowe wykonywane transportem drogowym cechują się w ostatniej dekadzie ciągle tendencją spadkową, która nie została zahamowana w 2001 r. Praktycznie od 10 lat przewozy te

---

<sup>17</sup> Wykonana przez firmy zatrudniające powyżej 9 osób.

zmniejszają się i zmieniają swoją strukturę rodzajową wskutek przemian społeczno – gospodarczych, które nastąpiły również we wszystkich państwach postsocjalistycznych.

Wyjątek stanowią wzrastające w ostatnich latach międzynarodowe przewozy autobusowe. Wzrost ten wynika z otwarcia granic oraz ożywienia wzajemnych kontaktów społeczeństwa polskiego z ludnością państw sąsiednich oraz państw Europy Zachodniej. Na wzrost mobilności ludności wpływają podejmowane kontakty związane z przygotowaniem Polski do akcesji w Unii Europejskiej. Komunikacja autobusowa oferuje w realizacji tych potrzeb relatywnie tańsze przewozy oraz lepszą dostępność w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Efektem tego są funkcjonujące połączenia regularne z Litwą i Białorusią, a w Europie Zachodniej z Belgią.

Według danych Ministerstwa Infrastruktury, w roku 2000 w województwie podlaskim przydzielono 96 koncesji na wykonywanie międzynarodowych przewozów autokarowych. Na ogólną liczbę 2 388 koncesji udzielonych w Polsce. Przydzielono je w województwie 48 firmom przewozowym (10 miejsc w kraju). Z Polski prowadzonych było 30 linii na Białorus, po 11 linii na Litwie i do Rosji, 3 linie na Lotwie, 1 linia do Estonii, w tym większość z województwa podlaskiego. Województwo podlaskie posiadało w 2000 roku 19 międzynarodowych linii autobusowych. Największym międzynarodowym przewoźnikiem autobusowym jest Biacomex z Białegostoku, który obsługuje najwięcej linii do wschodniej Europy. Autokarowe linie międzynarodowe obsługują również PPKS w Białymstoku i w Siemiatyczach. Zapotrzebowanie na przewozy do wschodnich państw uległo zmniejszeniu ze względu na wprowadzone formalności graniczne.

Stolica regionu, miasto Białystok, naturalnie ciąży do Warszawy i dlatego posiada stosunkowo dogodne połączenia autobusowe realizowane na tej trasie przez współpracujące z sobą PPKS Białystok oraz Polski Ekspres. Połączenia autobusowe do Białegostoku prowadzi PKS-y w Łomży, Suwałkach i Siemiatyczach.

Zwiększenie dostępności przewozowej poprzez uruchamianie nowych kursów i linii uzależnione jest od frekwencji, która decyduje o opłacalności przewozów. Przeszkoda w poprawie dostępności połączeń jest też brak sieci drogowej o dobrym stanie technicznym, uniemożliwiający prowadzenie linii.

Problemem Przedsiębiorstw PKS są wysokie koszty działalności przewozowej. Stanowią one jedną z przyczyn niskiej opłacalności przewozów. Dochodzą do nich koszty honorowania ustawowych ulg przejazdowych. Niska efektywność wykonywanych przewozów powoduje, że Przedsiębiorstwa PKS mają ograniczone możliwości odnowy taboru autobusowego. Posiadanie nowoczesnego taboru jest warunkiem wyjściowym podjęcia konkurencji, która nastąpi z chwilą otwarcia polskiego rynku dla zagranicznych przewoźników.

Zadane z sześciu funkcjonujących Przedsiębiorstw PKS w województwie nie podjęły próby prywatyzacji, bądź komunalizacji posiadanego majątku. Prywatyzacja wzmocniłaby pozycję konkurencyjną tych przewoźników. Należy się liczyć w przyszłości z procesami restrukturyzacji względnie z koniecznością konsolidacji przewoźników PKS na rynku przewozów autobusowych województwa podlaskiego.

Poniższa tabela przedstawia analizę SWOT drogowych przewozów pasażerskich w województwie podlaskim.



**Tabela 3.1.** Analiza SWOT drogowych przewozów pasazerskich w województwie podlaskim

Mocne strony	Slabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siec polaczen autobusowych pokrywajaca terytorium calego województwa</li> <li>• Dazenie do wypracowania dobrego systemu polaczen autobusowych zaspakajajacego zróżnicowane potrzeby przewozowe</li> <li>• Doswiadczenie funkcjonujacych na rynku przewoźników (PKS) oraz doswiadczona kadra pracownicza</li> <li>• Pozycja PKS na rynku gwarantujacego bezpieczenstwo, pewnosc przewozu do szkół, pracy itp. oraz znak firmowy (logo) PKS</li> <li>• Posiadane przez PKS dworce, przystanki i zaplecze techniczne</li> <li>• Dopłaty przedmiotowe panstwa do przejazdów ulgowych honorowanych przez przewoźników autobusowych</li> <li>• Rozwijajaca sie na zasadzie uzupelnienia komunikacja mikrobusowa bliskiego zasiegu</li> <li>• Atrakcyjny pod wzgledem turystycznym obszar dzialania (unikatowe parki narodowe i krajobrazowe)</li> <li>• Polozenie tranzytowe na trasie paneuropejskiego korytarza - drogi „Via Baltica”</li> <li>• Naturalne ciazienie Bialeghostoku do Warszawy stwarzajace wiezi kooperacyjne, lokowania inwestycji i filii firm ze stolicy</li> <li>• Naturalne zaplecze turystyczno - wypoczynkowe dla Warszawy</li> <li>• Istniejace sanktuaria i obiekty kultu religijnego (Grabarka) jak tez: imprezy i obiekty kulturalne (Hajnówka, Bialowieza)</li> <li>• Przywrócenie zeglugi miedzynarodowej na Kanale Augustowskim</li> <li>• Budowa lotniska (w Topolanach)</li> <li>• Rozwijanie partnerskich kontaktów z samorzadami krajów Unii Europejskiej oraz z samorzadami panstw sasiedzkich</li> <li>• Funkcjonowanie „Euroregionu Niemen”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niska mobilnosc ludnosc spowodowana miedzy innymi: postepuja recesja nie sprzyjajaca wzrostowi przewozów</li> <li>• Nierównomierny dostep do komunikacji autobusowej</li> <li>• Niezadowalajacy wiek, struktura, stan techniczny taboru autobusowego oraz trudnosc z jego odnowa</li> <li>• Za niska oplacalnosc krajowych przewozów regularnych spowodowana wysokimi kosztami</li> <li>• Zbyt wysokie koszty dzialalnosc przewozowej i obslugujacej przewozy, utrzymania majatku stalego</li> <li>• Zbyt niskie wskaźniki efektywnosci przewozowej np. przebieg/autobus</li> <li>• Zbyt niski udzial najbardziej oplacalnych przewozów np. nieregularnych, wycieczkowych i miedzynarodowych</li> <li>• Niski stopien prywatyzacji przedsiebiorstw przewozowych</li> <li>• Malo nowoczesny poziom zarzadzania przewozami, niewielkie wykorzystanie systemów sieci komputerowej do ukkladania rozkladów jazdy, analiz ekonomicznych</li> <li>• Nieprzestrzeganie zasad uczciwej konkurencji na rynku, powodujaca niekontrolowane przewozy, bez zobowiazan wobec skarbu panstwa</li> <li>• Wzrost motoryzacji indywidualnej</li> <li>• Niedostateczny stan infrastruktury drogowej</li> <li>• Niewystarczajaca siec dróg i ich jakosc udostepniajaca obszary turystyczne</li> <li>• Niedostateczna ilosc i przepustowosc przejsc granicznych</li> <li>• Brak dostatecznej infrastruktury turystycznej</li> </ul>

Tabela 3.1 cd.

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doswiadczenie funkcjonujących na rynku przewoźników</li> <li>• Restrukturyzacja przedsiębiorstw PKS, stworzy lepsze warunki do zwiększenia konkurencyjności</li> <li>• Potrzeby przewozowe wynikające z reformy szkolnictwa, z walorów turystyczno –wypoczynkowych województwa</li> <li>• Tworzenie i rozbudowa infrastruktury turystycznej</li> <li>• Rozwój agroturystyki</li> <li>• Rozbudowa bazy rekreacyjno – sportowej</li> <li>• Możliwość budowy ośrodków wczasowo - sanatoryjnych</li> <li>• Rozwój firm turystycznych z ofertą przyjazdową</li> <li>• Rozwój turystyki, wyjazdów na konferencje itp.</li> <li>• Występujące więzy z rodzinami za granicą</li> <li>• Potrzeby przewozowe wynikające z współpracy i wzajemnych kontaktów z państwami ościennymi</li> <li>• Potrzeby przewozowe wynikające z oczekiwanej akcesji do Unii Europejskiej</li> <li>• Uczestnictwo we współpracy państw Morza Bałtyckiego i innych</li> <li>• Współpraca PKS lub innych przewoźników międzynarodowych z zagranicznymi przewoźnikami przy obsłudze linii międzynarodowych</li> <li>• Wprowadzenie Inspekcji Transportu Drogowego, która wyeliminuje nieuczciwą konkurencję w przewozach publicznych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niska konkurencyjność gospodarki po wejściu do Unii Europejskiej</li> <li>• Dalsze zmniejszanie się popytu na przewozy</li> <li>• Przejęcie przez konkurencję przewozów krajowych oraz przewozów najbardziej dochodowych z chwilą liberalizacji rynku</li> <li>• Przejęcie przez konkurencję pracowników PKS</li> <li>• Likwidacja małych autobusowych przewoźników</li> <li>• Konkurencja jakościowa i cenowa zagranicznych przewoźników</li> <li>• Dekapitalizacja taboru autobusowego</li> <li>• Likwidacja przedsiębiorstw PKS wskutek zagranicznej konkurencji</li> <li>• Zatrzymanie procesów prywatyzacji przedsiębiorstw uniemożliwiający podejmowanie konkurencji</li> <li>• Rezygnacja państwa z honorowania ulg i dopłat z tego tytułu dla przewoźników autobusowych</li> <li>• Zbyt wysoki wzrost cen paliwa oraz obciążenie przewoźników wysokimi podatkami i opłatami</li> <li>• Dostępność tanich usług turystycznych w sąsiednich regionach</li> </ul>

Zródło: opracowanie własne

## 2. Uwarunkowania przewozów ładunków transportem drogowym

Popyt na przewozy ładunków transportem drogowym w województwie determinuje w niewielkim stopniu przemysł. Wartość produkcji przemysłowej województwa stanowi 1,7% wartości produkcji krajowej. Produkcja płodów rolnych, artykułów rolno – spożywczych i produktów pochodzenia zwierzęcego należy natomiast do jednej z wyższych w Polsce.

PKB obrazujący końcowy rezultat działalności dla wszystkich podmiotów gospodarczych w województwie podlaskim jest niski (16 miejsce w Polsce i 13 miejsce w przeliczeniu na jednego mieszkańca). Wpływa na to niski udział przemysłu, przy stosunkowo wysokim udziale sektora usług rynkowych i nierynkowych, które nie generują jednak zapotrzebowania na przewozy. Przy wysokim zatrudnieniu w rolnictwie (46% ogółu zatrudnionych w województwie), jego udział w wytworzonym PKB w województwie wynosi 8,7%.

Przewozy ładunków zarobkowym transportem drogowym wykonywane przez dużych przewoźników<sup>18</sup> w województwie stanowią około 10% przewozów zarobkowych realizowanych przez tych przewoźników w całej Polsce (14 miejsce pod względem wielkości przewozów). W województwie w 2000 r. przewieziono 907,7 tys. ton, w tym przeważająca wielkość w relacjach krajowych (843,9 tys. ton).

W Polsce przewozy zarobkowe wykonywane przez dużych przewoźników wyniosły 82 853 tys. ton tj. tylko 22,0% ogółu zrealizowanych zarobkowych przewozów drogowych ładunków w kraju. Na ogólną wielkość 375 976 tys. ton składały się głównie przewozy wykonywane zarobkowo przez małe prywatne firmy przewoźowe i dużych przewoźników. Zarobkowy transport drogowy ładunków charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem. Ponad 74% przewoźników posiada od 1 do 4 pojazdów i zatrudnia do 5 osób. Zaledwie kilkadziesiąt firm transportowych w Polsce można zaliczyć do grupy dużych przedsiębiorstw.

Podobne rozproszenie i struktura przewoźników drogowych występuje w województwie podlaskim. Na rynku województwa przeważają małe rodzinne firmy dysponujące jednym lub dwoma samochodami ciężarowymi. Można oszacować, że **zarobkowe przewozy ładunków wykonane przez wszystkich przewoźników drogowych w województwie wyniosły w 2000 r. około 4,0 mln ton.** Brak jest jednak dokładnej statystyki.

Dominujący ilościowo udział na drogowym rynku transportowym ładunków posiadają przewozy gospodarcze, wykonywane na rachunek własny. W skali kraju przewozy na rachunek własny wynosiły dwa razy tyle, co przewozy wykonane transportem zarobkowym, czyli 707 095 tys. ton. Analogicznie do udziału na krajowym drogowym rynku przewozów ładunków, można przypuszczać, że przewozy gospodarcze w województwie są w tej samej proporcji. Przewozy te spełniają funkcje dowozowe o znacznie krótszym zasięgu odległości przewozu. Zaliczają się do nich przykładowo przewozy wykonywane w ramach dystrybucji produktów mleczarskich z mleczarni na teren województwa. Potwierdzeniem dowozowego charakteru przewozów gospodarczych jest średnia odległość przewozu jednej tony, która w 2000 r. wynosiła w całej Polsce 37 km.

Przewozy zarobkowe w województwie posiadają również bardziej lokalny zasięg aniżeli w pozostałych województwach w kraju. Średnia odległość przewozu jednej tony drogowym transportem zarobkowym w województwie podlaskim w 2000 r. wynosiła 81,8 km, gdy średnia odległość przewozu zarobkowego jednej tony w relacjach krajowych wynosiła 193 km. Ogólna wielkość przewozów ładunków oraz pracy przewoźowej wykonywana zarobkowo przez dużych przewoźników zmniejsza się w stosunku do minionych lat, nie tylko w województwie, ale i w kraju. Podobnie maleje średnia odległość przewozu jednej tony drogowym transportem zarobkowym w województwie.

Zanotowano spadek przychodów z tytułu realizowanych przewozów ładunków transportem drogowym z 54,5 mln zł w 1999 r. do 43,6 mln zł. w 2000 r. Spadek dotyczy zarówno sektora państwowego jak i prywatnego, jak też działalności spedycyjnej związanej z transportem drogowym.

Duży wpływ na handel zagraniczny województwa ma jego przygraniczne położenie. Udział województwa w obrotach polskiego handlu zagranicznego jest jednak niski. W eksporcie krajowym stanowi 1,3 % a w imporcie 0,9 % ogółu obrotów (ostatnie miejsce). Notuje się wyższy udział eksportu jak importu. Przez teren województwa przewozi się dużo ładunków polskiego handlu zagranicznego z innych województw a także ładunki będące własnością innych krajów. Przewozy tranzytowe ładunków wykonywane przez zagranicznych przewoźników drogowych pozostają poza statystyką i kontrolą.

---

<sup>18</sup> Zatrudniających powyżej 9 osób.

Przewozy ładunków handlu zagranicznego eksportowanych i importowanych z województwa wynoszą około 760 tys. ton. Około 8% tej masy obsługują duzi przewoźnicy zarejestrowani w województwie podlaskim. Przewozy międzynarodowe ładunków wykonane przez tych przewoźników<sup>19</sup> wyniosły w 2000 r. w województwie 64 tys. ton. Struktura przewożonych ładunków odpowiada wielkości i strukturze handlu zagranicznego województwa. Największe pod względem tonażu w eksporcie i imporcie do/ z województwa są przewozy produktów rolnych i spożywczych. Najwięcej towarów przewożonych jest do Niemiec, Rosji, na Litwę a w imporcie z Litwy, Białorusi, Niemiec i z Rosji.

W 2000 r. według danych Ministerstwa Infrastruktury na międzynarodowe przewozy towarowe wykonywane w województwie podlaskim udzielono 379 licencji (uprzednio koncesji) dla 117 firm. Stanowiło to około 2% udzielonych w tym czasie w Polsce licencji.

Na rynku międzynarodowych przewozów drogowych ładunków panuje duże rozdrobnienie małych prywatnych przewoźników, o czym świadczy fakt, że na jednego przewoźnika przypadają średnio 3 licencje (licencje otrzymuje się na pojazd).

Średnia odległość przewozu jednej tony w relacjach międzynarodowych wynosiła w 2000 r. w województwie podlaskim 1 035,1 km. Wyższa była dzięki temu wykonana przez międzynarodowych przewoźników drogowych praca przewoźowa.

Międzynarodowi przewoźnicy drogowi w ostatnich latach w większym stopniu niż krajowi przystosowali tabor do wymagań jakościowych i ekologicznych. Trudności finansowe oraz spowolnienie wzrostu wymiany handlowej są przyczynami spadku wolumenu przewiezionych ładunków międzynarodowym transportem drogowym w województwie z 73 tys. ton w 1999 r. do 63,7 tys. ton w 2000 r. Szansa dla wzrostu tych przewozów jest ożywienie wymiany handlowej i zwiększenie możliwości przewozu przede wszystkim do państw wschodnioeuropejskich.

Poniższa tabela przedstawia analizę SWOT drogowych przewozów towarowych w województwie podlaskim.

**Tabela 3.2.** Analiza SWOT drogowych przewozów towarowych w województwie podlaskim

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korzystne położenie przygraniczne umożliwiające przewozy międzynarodowe i tranzytowe</li> <li>• <b>Prywatni duzi</b> międzynarodowi przewoźnicy działający efektywnie na rynku</li> <li>• Stosunkowo nowoczesny, spełniający normy ekologiczne tabor ciężarowy <b>dużych</b> przewoźników</li> <li>• Dobre rozeznanie lokalnego rynku</li> <li>• Kontakty handlowe z innymi regionami kraju</li> <li>• Wzrost przewozów tranzytowych</li> <li>• Dobre przygotowanie województwa z punktu widzenia procedur ubiegania się o środki pomocowe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nizsza transportochłonność gospodarki w stosunku do innych województw</li> <li>• Niski stopień uprzemysłowienia, rozdrobnienie rolnictwa</li> <li>• Dalsze zmniejszanie się popytu na przewozy ładunków w relacjach krajowych i zagranicznych</li> <li>• Zbyt duże rozproszenie <b>małych</b>, prywatnych przewoźników drogowych</li> <li>• Niezadawalający stan techniczny, wiek taboru <b>małych krajowych</b> przewoźników</li> <li>• Niezadawalający stan techniczny, wiek taboru struktura taboru małych przewoźników w przewozach krajowych</li> <li>• Znaczne rozdrobnienie małych prywatnych przewoźników</li> <li>• Brak uczestnictwa w sieci dystrybucyjnej o zasięgu krajowym, międzynarodowym</li> </ul>

<sup>19</sup> Zatrudniających powyżej 9 osób.

Tabela 3.2. c.d.

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie współpracy gospodarczej pomiędzy państwami ościennymi jak też państwami Unii Europejskiej</li> <li>• Zwiększenie wolumenu masy przewozowej w relacjach międzynarodowych</li> <li>• Poprawa współpracy i przewozów na kierunku wschodnim</li> <li>• Zwiększenie wolumenu masy przewozowej w relacjach krajowych</li> <li>• Kooperacja z większymi przewoźnikami</li> <li>• Możliwość pozyskania i wykorzystania funduszy strukturalnych Unii Europejskiej</li> <li>• Rozbudowa sieci drogowej i dostosowanie do standardów europejskich</li> <li>• Sąsiedztwo chłonnych rynków wschodnich (intensyfikacja handlu z Rosją, Litwą i Białorusią)</li> <li>• Bliskość położenia województwa mazowieckiego, najbardziej rozwiniętego gospodarczo</li> <li>• Poprawa sytuacji gospodarczej na Wschodzie oraz nawiązanie nowych kontaktów politycznych i gospodarczych</li> <li>• Budowa i rozbudowa drogowych przejść granicznych</li> <li>• Rozwój terenów przygranicznych w związku z przystąpieniem Polski do NATO i Unii Europejskiej</li> <li>• Podjęcie przez państwo polityki wyrównywania poziomu społeczno-gospodarczego</li> <li>• Zewnętrzne źródła pomocy na wyrównywanie różnic społeczno-gospodarczych</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkurencja nowoczesnych zagranicznych przewoźników drogowych</li> <li>• Spadek opłacalności przewozów drogowych spowodowany wzrostem kosztów przewozów</li> <li>• Zbyt wysoki wzrost cen paliw</li> <li>• Obciążenie przewoźników podatkami i opłatami</li> <li>• Trudności w sprostaniu podniesionym wymogom dostępu do zawodu określonym w ustawie o transporcie drogowym</li> <li>• Brak procesów konsolidacyjnych małych przewoźników prywatnych, w perspektywie liberalizacji rynku i możliwości kabotażu przez zagranicznych przewoźników</li> <li>• Możliwość eliminacji z rynku małych firm lub wchłonięcia przez duże firmy zagraniczne z chwilą liberalizacji rynku</li> <li>• Niedoinwestowania sieci drogowej</li> <li>• Niewystarczająca liczba i przepustowość drogowych przejść granicznych</li> <li>• Obciążenie dla środowiska ruchem ciężkich pojazdów transportu drogowego, pomimo wprowadzania coraz to ostrzejszych norm ekologicznych dla taboru i ograniczeń przeciwko hałasowi.</li> <li>• Zahamowanie przygranicznej wymiany handlowej</li> <li>• Brak systemu ewidencji i monitoringu transportu ładunków niebezpiecznych</li> <li>• Brak systemu ewidencji zagranicznych przewozów tranzytowych</li> </ul>

Zródło: opracowanie własne.



## Rozdział IV

### Prognoza potencjalnego nateżenia ruchu i popytu na przewozy w województwie

#### 1. Prognoza nateżenia ruchu drogowego

Przewidywane wielkości nateżenia ruchu pojazdów i przewozów na drogach w krótkim i dłuższym horyzoncie czasowym stanowią podstawę wszelkich decyzji rozwojowych infrastruktury drogowej i przejść granicznych pozwalających przede wszystkim na eliminację „wąskich gardeł”. Na kształtowanie się przyszłych przewozów oddziałują złożone czynniki związane z przewidywanymi procesami demograficznymi, spodziewana sytuacja społeczno – gospodarcza w województwie, w kraju i na świecie. Punktem wyjścia jest analiza przewidywanych prognoz liczby ludności oraz trendów gospodarczych. W sytuacji bardzo wysokiej niepewności dalszej dynamiki rozwoju polskiej gospodarki, prognozy wzrostu gospodarczego obarczone byłyby dużym błędem. Prosta projekcja trendów z przeszłości w przyszłość nie daje w tej sytuacji wiarygodnych rezultatów. Można rozpatrywać jedynie scenariusze prawdopodobnego rozwoju przewozów w województwie, w zależności od przewidywanego tempa wzrostu gospodarczego w kraju, uwarunkowanego wieloma złożonymi czynnikami.

OBET dokonał analizy czynników wpływających w największym stopniu na potencjalne przewozy. Określono stopień wpływu na przewozy w województwie. **Analiza korelacji czynników transportogennych**, do których należą: liczba podmiotów gospodarczych, ludności, w tym zatrudnionych i uczniów oraz pojazdów, dynamiki rozwoju przemysłu oraz turystyki pozwoliły na prognozę ruchu pojazdów. Na podstawie przyjętych założeń wyznaczono współczynniki wzrostu poszczególnych czynników transportogennych w dwóch wariantach: realistycznym oraz optymistycznym. Założono iż:

- Liczba podmiotów gospodarczych będzie wzrastać w analogicznym tempie, co PKB;
- Stopa bezrobocia będzie się zmniejszać w analogicznym tempie, co wzrost PKB;
- Liczba samochodów osobowych będzie wzrastać szybciej niż przewidywany wzrost PKB (w tempie proporcjonalnym do przyrostu PKB);
- Liczba udzielonych noclegów, jako miara rozwoju turystyki w regionie, będzie wzrastać analogicznie jak w przypadku liczby samochodów osobowych;
- Produkcja sprzedana przemysłu w województwie będzie rosła o 10% wolniej niż przewidywany wzrost PKB;
- wzrost liczby ludności oraz uczniów odbędzie się zgodnie z prognozami GUS.

W odniesieniu do przewozów, decydujące jest spodziewane tempo wzrostu gospodarczego, które rzutuje na wzrost produkcji i handlu zagranicznego. W Polsce, w ostatnich dwóch latach pojawienie się niekorzystnych tendencji spowodowało spadek wzrostu PKB w 2001 roku do poziomu 1,1%. W okresie tym wzrosło bezrobocie, zmalała rentowność przedsiębiorstw, spadł wskaźnik koniunktury. Te niekorzystne tendencje wpłynęły na zmniejszenie przewozów i efektywności działalności przewozowej. Według przedstawionych prognoz, w roku 2002 może nastąpić zahamowanie niekorzystnych tendencji. Oczekiwany wzrost gospodarczy może nastąpić w latach 2003 - 2004. Adekwatnie do tych tendencji spodziewać się można zahamowania tendencji spadkowej przewozów. W Strategii Gospodarczej Rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca” założono trzy scenariusze wzrostu krajowego

wego PKB od 2005 r.: kryzysowy (do 1%), stagnacyjny (od 0% do 3%) i rozwojowy (do poziomu ponad 5%). Prognozy te przedstawiono w tabeli 4.1.

**Tabela 4.1.** Prognozy wzrostu PKB w Polsce na lata 2001– 2006 opracowana przez Rząd RP

Lata	Wzrost PKB w %		
	wariant pesymistyczny	wariant realistyczny	wariant optymistyczny
2000	4,0	4,0	4,0
2001	1,1	1,1	1,1
2002	1,0	1,0	1,0
2003	1,4	2,8	3,1
2004	1,4	4,2	5,0
2005	1,8	3,5	5,6
2006	2,0	4,1	6,5

Zródło: Strategia Gospodarcza Rządu „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca”.

Tylko ostatni scenariusz zagwarantuje realizację strategii rozwoju gospodarczego. Uwarunkowany jest on ponadto realizacją strategii finansów publicznych, strategii wzrostu gospodarczego, strategii integracji europejskiej. Osiągnięcie trwałego wzrostu powinno oznaczać wzrost PKB rzędu kilku procent.

Czynniki transportogenne wzięte pod uwagę przez OBET oraz estymowane współczynniki ich wzrostu pozwalają sądzić, że wzrost ruchu pasażerskiego odbędzie się głównie poprzez wzrost natężenia ruchu samochodów osobowych (tabela 4.2.).

**Tabela 4.2.** Szacowany wzrost natężenia ruchu pojazdów w województwie podlaskim (2000 r. = 100) do 2015 roku

Estymowany wzrost natężenia ruchu pojazdów		2005 r.	2010 r.	2015 r.
pasażerskich	min.	105	115	125
	max.	115	135	150
towarowych	min.	110	120	130
	max.	120	135	160

Zródło: Opracowanie własne.

W prognozie do 2015 roku przewiduje się największy przyrost w stosunku do 2005 r. w wariantcie optymistycznym dla przewozów osób o 35% i dla przewozu ładunków o 40%. W wariantcie realistycznym określono przyrost o 20% dla przewozu osób i o 20% dla przewozu ładunków.

Prognoza natężenia ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych opracowana przez Przedsiębiorstwo „Transprojekt” zakłada dla województwa podlaskiego tempo przyrostu ruchu samochodów osobowych do 2005 roku w granicach 13%–21%, do 2010 roku w granicach 21%–26%, do roku 2015 w granicach 13%–22% - w zależności od drogi (tabela 15 - 17 w załączniku nr 2.) O ile dla ruchu samochodów osobowych założono w analizowanych latach wzrost, to dla całego ruchu przewozów autobusowych prognozuje się stagnację. Niezależnie czy będzie to ruch krajowy czy międzynarodowy, realizowany przez komunikację publiczną czy ruch turystyczny. W ruchu osobowym przewiduje się wzrost natężenia

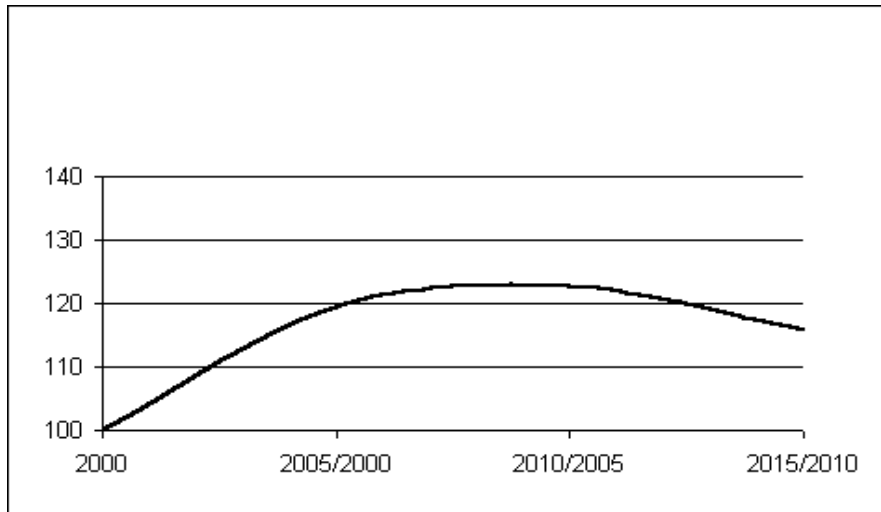


ruchu do 2010 roku, a następnie stopniowy spadek. Jednocześnie w ruchu towarowym nastąpi zdecydowany przyrost natężenia ruchu drogowego.

Prognoza przewiduje zróżnicowanie ruchu w zależności od tras i rodzaju dróg. **Wyższy wzrost zakłada się na najważniejszych trasach, będących podstawowymi połączeniami w województwie oraz na trasach tranzytowych**, które obejmują powiaty: zambrowski (najwyższy wzrost natężenia ruchu), grajewski, augustowski, kolnenski, białostocki, bielski oraz miasto Białystok.

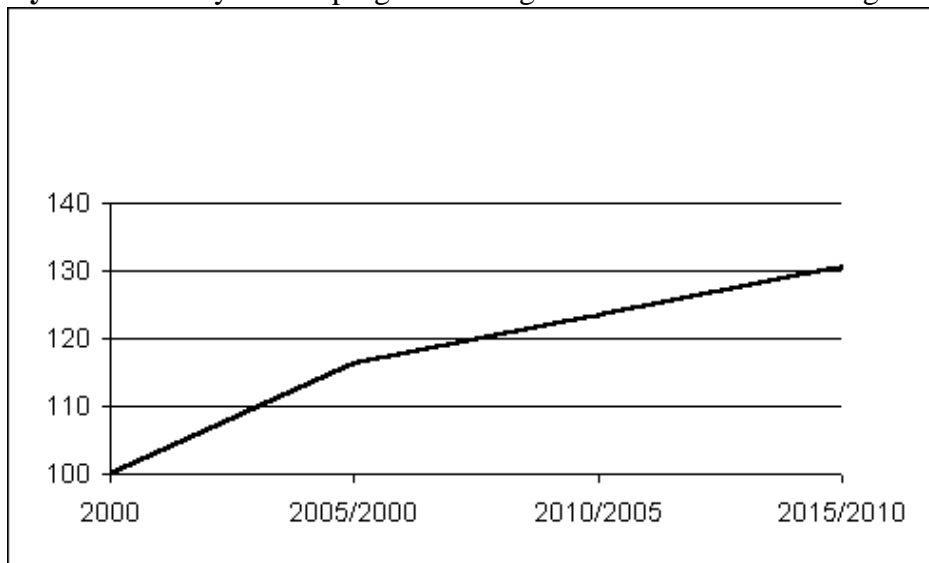
W ruchu osobowym najwyższy wzrost natężenia ruchu przewiduje się na drogach nr: 62, 8, 61, 663, 66 oraz 58; nieco niższy na drogach nr: 63, 64, 19 oraz 65. W przypadku ruchu pojazdów towarowych, najwyższy wzrost ruchu będzie na drogach nr: 8, 61, 65, 58 oraz 663. Niewiele niższa dynamika wzrostu ruchu szacuje się na drogach nr: 66, 16, 63 oraz 64 (rysunki 4.1. – 4.4.).

**Rysunek 4.1.** Dynamika prognozowanego wzrostu średniodobowego ruchu osobowego wg „Transprojektu”



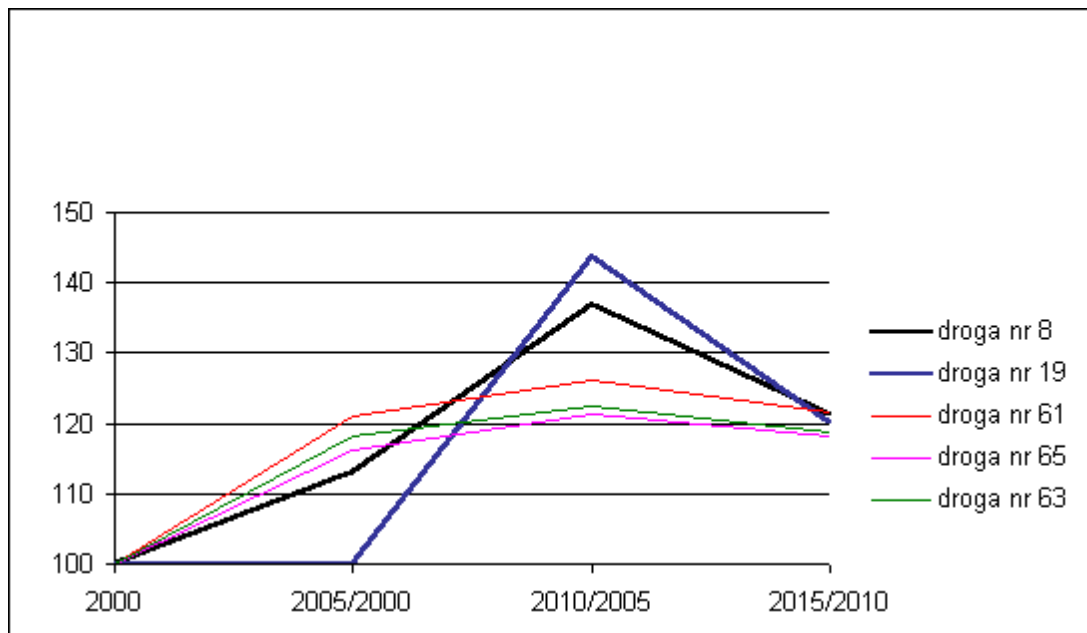
Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych z „Transprojektu”.

**Rysunek 4.2.** Dynamika prognozowanego wzrostu średniodobowego ruchu towarowego



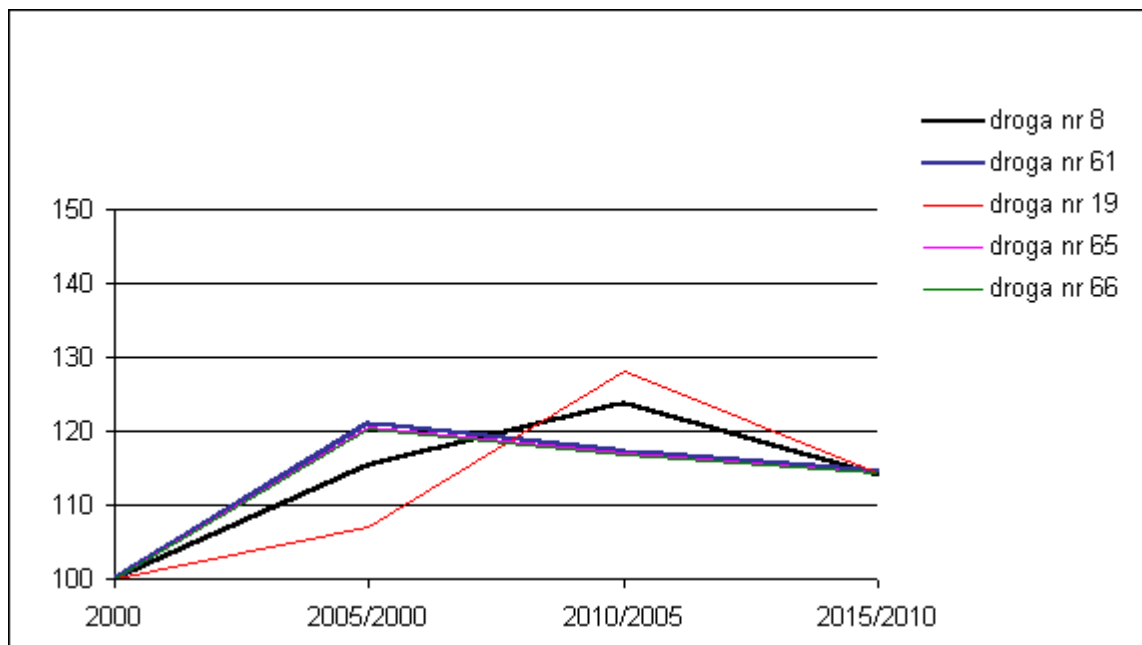
Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych z „Transprojektu”.

**Rysunek 4.3.** Dynamika prognozowanego wzrostu sredniodobowego ruchu osobowego na pieciu najbardziej obciazonych trasach w województwie



Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych z „Transprojektu”.

**Rysunek 4.4.** Dynamika prognozowanego wzrostu sredniodobowego ruchu towarowego na pieciu najbardziej obciazonych trasach w województwie



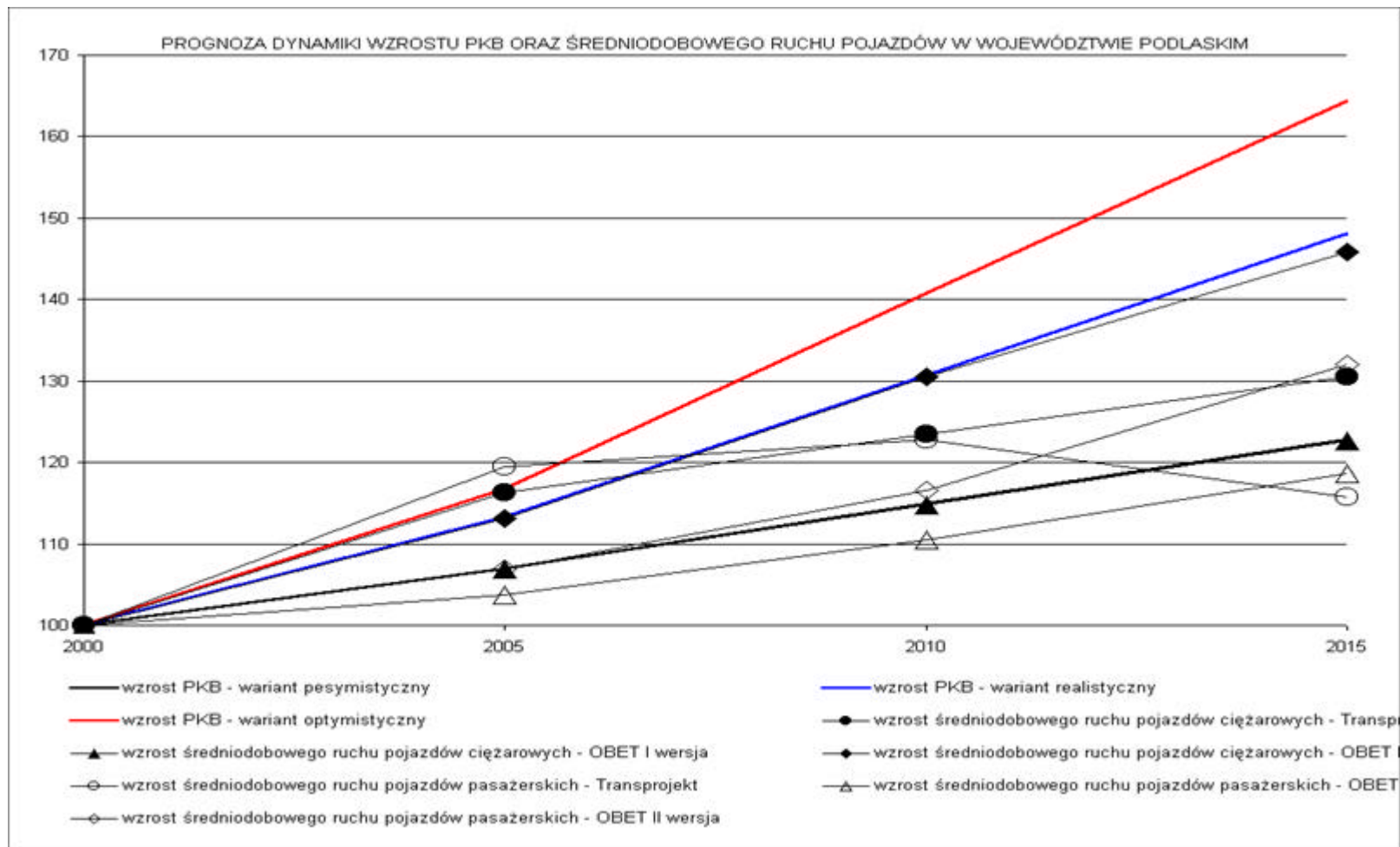
Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych z „Transprojektu”.

Zgodnie z obiema prognozami najsilniejszy wzrost ruchu dokona się do roku 2010. W następnym okresie przewiduje się zahamowanie dynamiki wzrostu.

Na podstawie uzyskanych wyników można stwierdzić, że przedstawione prognozy różnią się przede wszystkim w odniesieniu do przewozów pasażerskich. Występuje tutaj, zwłaszcza począwszy od prognozy na rok 2010 dość duża i narastająca różnica osiagająca, nawet dla drugiej, dość optymistycznej wersji rozwoju gospodarczego, różnice 13%, zaś dla wersji realistycznej dochodząca do 21%. Obie prognozy zakładają wzrost średniodobowego ruchu pojazdów, przy czym intensywność dynamiki wzrostu tego ruchu jest zróżnicowana. Dynamika ta jest zbliżona z założeniami wzrostu PKB.

Porównanie założonego wzrostu PKB oraz prognoz ruchu pasażerskiego i ładunków na drogach województwa podlaskiego opracowanych przez OBET i „Transprojekt” przedstawia rysunek 4.5.

**Rysunek 4.5.** Prognoza dynamiki wzrostu PKB oraz średniodobowego ruchu pojazdów w województwie podlaskim



Zródło: Opracowanie własne

## 2. Prognoza popytu na przewozy autobusowe

Ruch autobusów na drogach stanowi tylko kilka procent ogólnego ruchu na drogach, jednak pod względem liczby przewożonych osób publiczna komunikacja autobusowa posiada większe znaczenie. Prognozy resortowe zakładają spadek tych przewozów realizowanych w relacjach międzyosiedlowych. Analizy rynku wskazują na możliwy spadek ruchu autobusów ze względu na zmniejszenie się liczby ludności oraz oczekiwane zwiększenie efektywności pozostałych pojazdów w ruchu, obsługujących wzrastający wolumen przewozów turystycznych.

Oprócz prognoz demograficznych, na przewozy pasażerskie ma wpływ mobilność uwarunkowana poziomem spożycia. Warianty spożycia zależą od prognozy PKB. Tempo zmian spożycia zmienia się w proporcji o 1%–2% poniżej wzrostu PKB, co oznacza jego możliwy przyrost dopiero od lat 2005 – 2006. Bardzo ważny jest też czynnik oddziaływania na wybór środka komunikacji publicznej, w tym zwłaszcza promowanie zbiorowej komunikacji publicznej. Przy zachowaniu preferencji dla komunikacji publicznej może zostać zachowana w przyszłości obecna wielkość pracy przewozowej, przy spadku wielkości przewozów.

Punktem wyjścia do określenia potencjalnego popytu na przewozy autobusowe jest prognoza liczby ludności. Struktura przyszłych przewozów determinuje natomiast struktura prognozy demograficznej. Według prognoz GUS przedstawionych w tabeli 4.3., liczba ludności w województwie podlaskim będzie w ciągu najbliższych 20 lat nieznacznie wzrastać, a następnie zacznie się zmniejszać (o 2,5% w roku 2030 w porównaniu z rokiem 2000).

Udział ludności w wieku produkcyjnym początkowo wzrosnie, później oczekiwany jest jego spadek w tempie około 5-6% rocznie. Coraz szybciej będzie zaś wzrastał udział ludności w wieku poprodukcyjnym – do 20% w roku 2020 i 24% w 2030. Tzw. starzenie się społeczeństwa może wywoływać wzrost zapotrzebowania na przewozy okazjonalne, (np. dojazdy do ośrodków zdrowia, na zakupy, czy wycieczkowe). Oznaczać to będzie także wzrost przewozów ulgowych dla najstarszej grupy ludności. Postępować będzie jednocześnie zmniejszanie się liczby ludności wiejskiej, wzrastać zaś będzie liczba ludności zamieszkała w miastach. Największy przyrost przewidziany jest w mieście i powiecie białostockim, następnie w mieście i powiecie suwalskim oraz w mieście i powiecie łomżyńskim. Stosunkowo duży udział ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym utrzyma się na terenie powiatów sokólskiego oraz bielskiego. Jednak zgodnie z tendencją w całym województwie, do 2010 roku nastąpi spadek ludności w grupie przedprodukcyjnej, a ludności w wieku produkcyjnym – po 2020 roku. Korzystnym obecnie czynnikiem w strukturze wykształcenia ludności województwa jest relatywnie wysoki odsetek osób z wykształceniem wyższym (w Białymstoku funkcjonuje ogółem 10 szkół wyższych, w Suwałkach i Łomży łącznie 4 wyższe szkoły zawodowe). Prognoza zakłada jednak pogłębienie się trendu spadku udziału ludzi młodych w ogólnej liczbie ludności. Prognoza spadkowa ludności w wieku przedprodukcyjnym pokazuje, że popyt na przewozy szkolne będzie stopniowo maleć. Do roku 2010 wzrastać będzie liczba ludności w wieku produkcyjnym, co spowoduje wzrost zapotrzebowania na przewozy pracownicze. W coraz większym stopniu pracujący będą jednak korzystać z samochodów osobowych.

O wielkości przewozów, oprócz struktury ludności, decydować będzie także ogólna mobilność i stopień rozwoju motoryzacji indywidualnej. Poziom motoryzacji indywidualnej w województwie jest niski - 212 samochodów osobowych na 1000 ludności, przy średniej krajowej wynoszącej 259 samochodów. W 2005 założono poziom wskaźnika motoryzacji w wysokości 245 samochodów osobowych na 1000 ludności. Trudno określić jednoznacznie

dynamike rozwoju motoryzacji indywidualnej po tym roku, a szczególnie proporcje udzialu w ogólnej mobilnosci spoleczenstwa.

**Tabela 4.3.** Prognoza liczby i struktury wiekowej ludnosci w województwie podlaskim do 2030 roku.

Ludnosc		2005	2010	2020	2030
Ogółem	w tys.	1 220,0	1 221,6	1 222,8	1 191,2
	2000r.=100	99,9	100,0	100,1	97,5
	w %	100%	100%	100%	100%
Ludnosc w wieku przedprodukcyjnym	w tys.	266,3	241,4	245,3	218,2
	w %	22%	20%	20%	18%
Ludnosc w wieku produkcyjnym	w tys.	756,0	776,2	729,6	689,9
	w %	62%	64%	60%	58%
Ludnosc w wieku poprodukcyjnym	w tys.	197,7	204,0	247,9	283,1
	w %	16%	17%	20%	24%

Zródło: Opracowanie własne na podstawie: GUS, *Informacja o sytuacji spoleczno-gospodarczej województw*, nr 4/2000, Warszawa, kwiecień 2001.

W dwóch scenariuszach wzrostu przewozów w województwie podlaskim założono umiarkowany stopień intensywności wzrostu mobilności uwarunkowany przyjętym wzrostem ekonomicznym. W pierwszym wariantcie zakłada się niższy udział oraz stopień preferencji transportu publicznego, w drugim zwiększone preferencje dla tego rodzaju transportu. Spełnienie prawdopodobnych scenariuszy rozwoju mobilności społeczeństwa i podziału przewozów na poszczególne gałęzie transportu może przynieść wartości przewozów zawarte w tabeli 4.4.

**Tabela 4.4.** Warianty rozwoju pozamiejskich przewozów autobusowych w województwie podlaskim do 2015 roku

Lata	Prognoza mobilności (km/osoba/rok)	Prognoza mobilności ogółem w mld paskm	Prognoza przewozów autobusowych w mld paskm	Udział (w %) tr. autobusowego w ogólnej mobilności
1999	4 600	5,6	1,1	19,6
2000	4 800	5,8	1,1	18,9
2005	5 440 – 6 046	6,7 - 7,4	1,0 - 1,2	16,4 - 16,8
2010	6 320 – 7 025	7,7 - 8,6	1,0 - 1,3	15,6 - 16,8
2015	7 450 – 8 283	9,0 - 10,1	1,0 - 1,3	13,3 - 14,4

Zródło: Za: E. Menes: *Nowe podejście do problemu pozamiejskiego transportu publicznego*, „Problemy Ekonomiki Transportu” nr 3-4, 2001 r.

Do 2015 r. praca przewozowa wykonywana przez autobusy będzie rosnąć, w wariantcie alternatywnym utrzymać się może na tym samym poziomie. Można stwierdzić, że częstotliwość połączeń będzie redukowana relatywnie szybciej niż długość linii. Potencjalne przewozy osób transportem autobusowym wykazywać będą tendencję malejącą. Do 2015 roku wielkość przewozów spadnie o około 21%–24%. Większe nasycenie mobilności dotyczyć będzie aglomeracji Białostok oraz miast Łomży i Suwałk. W miastach tych będzie rozwijać się komunikacja miejska. Zakłady Komunikacji Miejskiej obsługują 13 miast województwa (zamieszkałych przez 580 tys. osób) i przewiozły w 2000 r. łącznie 110 mln pasażerów.

Niewiadoma pozostaje po przystąpieniu do Unii Europejskiej przyszłość dotychczasowych przedsiębiorstw PKS. Zgodnie z tendencjami europejskimi, przedsiębiorstwa autobusowe będą w większości prywatnymi. Istnieje duże zagrożenie likwidacji PKS lub ich przejęcia przez nowoczesne przedsiębiorstwa zachodnie.

Przeprowadzone badania wskazują, że ogólnie mobilność polskiego społeczeństwa ulegnie podwojeniu w perspektywie roku 2020. Przeciętna mobilność wynosi obecnie w kraju 5200 osób/km/rok<sup>20</sup>. Dla województwa podlaskiego, z uwagi na jego rolniczy charakter i rolę środowiska, mobilność jest niższa, w granicy 4600–4800 osób/km/rok. Należy przy tym zaznaczyć, że obecna mobilność społeczeństwa należy do niskich i stanowi 40% mobilności średniej europejskiej. Oznacza to, że na przestrzeni najbliższego dwudziestolecia mobilność polskiego społeczeństwa wciąż nie osiągnie poziomu notowanego obecnie w krajach europejskich, które przecież w tym czasie również zanotują dalszy wzrost mobilności. Jednak udział komunikacji autobusowej będzie maleć. W 2020 roku osiągnąć może, łącznie z komunikacją kolejową, taki sam udział jak obecny w krajach Unii, tj. 20 % ogółu mobilności.

Z badań przeprowadzonych przez OBET P.P. wynika, że przy zmniejszającej się liczbie pasażerów publicznego transportu pasażerskiego, wzrasta praca przewoźowa realizowana przez ten sektor. Uzasadnienie tego faktu znajduje się w przeprowadzonej analizie czynników transportogennych, wskazujących na lekko malejącą liczbę ludności w województwie, w tym zwłaszcza udziału osób w wieku przedprodukcyjnym (spadek z 28,9% w roku 1995, poprzez 25,6% w roku 2000, 22% w roku 2005 oraz 20% - w roku 2010), a także silną tendencję do skupiania najbardziej mobilnej części społeczeństwa w stolicy województwa – Białymstoku. Taki policentryczny układ ludnościowy także ogranicza potrzeby ruchliwości ludności. Wpływ na te sytuacje wywiera także wzrastający poziom motoryzacji indywidualnej (tabela 4.4).

Określone scenariusze rozwoju przewozów autobusowych są zgodne z opiniami przewoźników pasażerskich, funkcjonujących na terenie województwa podlaskiego. Przedsiębiorstwa PKS poproszono o wyrażenie opinii na temat spodziewanych tendencji na rynku przewozów. Udzielone odpowiedzi były dość jednorodne. Wskazywano na względną stabilizację przewozów jednorazowych oraz możliwy wzrost tych przewozów w perspektywie kolejnej dekady. Wszyscy przewoźnicy spodziewają się natomiast spadku przewozów zarówno do pracy jak i do szkół. Ograniczenie rynku przewozów pracowniczych wynikać ma ze skurczenia rynku pracy. Poprawy tej niekorzystnej sytuacji przewoźnicy nie spodziewają się wcześniej niż za 5 lat, analogicznie w odniesieniu do zapotrzebowania na nieregularne przewozy do pracy. Przewozy szkolne, względnie stabilne przez kolejne 5 lat, będą natomiast ulegały ograniczeniu w dalszej perspektywie z powodu nizu demograficznego. Przewoźnicy wskazują na stabilizację rynku przewozów turystycznych i spodziewają się ich wzrostu w najbliższych latach.

Konsekwencją zmian struktury przewoźowej będzie zmniejszenie wolumenu taboru autobusowego. Zadaniem przewoźników pozostanie odnowa taboru, a także dworców autobusowych. Drogi oraz sieć połączeń autobusowych pozostają w sferze oddziaływania władz samorządowych.

---

<sup>20</sup> E. Menes: *Nowe podejście do problemu pozamiejskiego transportu publicznego*, „Problemy Ekonomiki Transportu” nr 3-4, 2001 r.





## Rozdział V

### Instrumenty wdrażania polityki transportowej województwa na szczeblu samorządów i kraju

#### 1. Instrumenty prawno - organizacyjne

Szczególnie istotne dla transportu na obszarze województwa, ze względu na zadania samorządu lokalnego w zakresie zaspokojenia potrzeb lokalnych społeczności, mają niektóre zapisy dostosowanej do przepisów unijnych ustawy o transporcie drogowym. W granicach przez ustawę określonych, organy samorządu terytorialnego wydają decyzje istotne dla wykonywania zawodu przewoźnika, jak np.:

- Starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy - udziela, odmawia udzielenia, lub cofa licencje w zakresie krajowego transportu drogowego;
- Wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga **zezwolenia**; w krajowym transporcie drogowym - wydanego, w zależności od zasięgu przewozów i siedziby lub miejsca zamieszkania przedsiębiorcy, odpowiednio przez wójta, burmistrza lub prezydenta miasta - na obszar gminy, starostę - na obszar wykraczający poza granice jednej gminy, marszałka województwa właściwego dla siedziby przedsiębiorcy - na obszar wykraczający poza granice jednego powiatu.

W zezwoleniu określa się w szczególności warunki wykonywania przewozów, przebieg trasy przewozów, w tym miejscowości (miejsca początkowe i docelowe przewozów, przy przewozach regularnych osób - przystanki). Zezwolenie wydaje się, na wniosek przedsiębiorcy, na czas nie dłuższy niż 5 lat - na wykonywanie przewozów regularnych lub przewozów regularnych specjalnych, na rok - wykonywanie przewozów wahałowych lub przewozów okazjonalnych. Zezwolenie przedłuża się, na wniosek przedsiębiorcy, na okres nie przekraczający 5 lat.

Przedsiębiorca występując o zezwolenie musi zadeklarować istotne dla zaspokojenia lokalnych potrzeb przewozowych informacje – do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w transporcie krajowym dołącza rozkład jazdy uzgodniony na zasadach koordynacji określonych w przepisach prawa przewozowego, uwzględniający przystanki, czas odjazdów i przyjazdów oraz długość linii regularnej i odległości między przystankami, mapę z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami, zasady korzystania z obiektów dworcowych i przystanków ustalone z ich właścicielami lub zarządzającymi oraz taryfę i cennik z zasadami zmian stawek.

#### 2. Kompetencje

Obowiązki przewoźników (w tym przewoźników drogowych) działających na obszarze województwa określa ustawa Prawo przewozowe.

Obowiązki spoczywają także na samorządzie województwa. **Koordynacja rozkładów jazdy przewoźników wykonujących zarobkowy przewóz osób pojazdami samochodowymi w regularnym transporcie zbiorowym jest prowadzona przez zarząd województwa - dla linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar dwóch lub więcej powiatów, a także, gdy na obszarze tego województwa rozpoczyna się linia komunikacyjna przebiegająca przez obszar dwóch lub więcej województw - dla tej linii.** Zarząd województwa obowiązany jest do zorganizowania koordynacji rozkładów jazdy na swoim

obszarze oraz do uzgadniania rozkładów jazdy w przypadku, gdy dana linia komunikacyjna przebiega poza ich obszarem (przewoźnicy są obowiązani do uzgadniania rozkładów jazdy z zarządem województwa i ponoszą koszty związane z koordynacją rozkładów jazdy).

Przepisy porządkowe w odniesieniu do wojewódzkiego transportu zbiorowego określa sejmik województwa.

Finansowanie ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów realizowane jest na następujących zasadach<sup>21</sup>:

1. Finansowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów należy do zadań samorządów województw, jako zadanie z zakresu administracji rządowej;
2. Samorzady województw przekazują przewoźnikom, wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie, dopłaty do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich;
3. Kwota dopłaty stanowi różnicę pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg, a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi;
4. Przy określeniu wielkości dopłaty nie uwzględnia się podatku od towarów i usług;
5. Dopłaty przekazywane są przewoźnikom wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie na zasadach określonych w umowach między samorządami województw a przewoźnikami;
6. Przewoźnicy wykonujący krajowe przewozy pasażerskie są zobowiązani do stosowania kas rejestrujących, które umożliwiają określenie kwoty dopłat.

Do tej pory nie ma ustawowo określonego organizatora usług publicznych. Istnieją tylko częściowe regulacje prawne w zakresie organizacji i finansowania przewozów. W zakresie organizacji przewozów, samorząd praktycznie akceptuje zastaną sieć połączeń autobusowych i kolejowych. Wpływ na jej kształtowanie ma niewielki z kilku powodów:

- Nie posiada wielu istotnych informacji o wielkości przewozów autobusowych według linii, o strukturze przewozów oraz ponoszonych przez przewoźników kosztach;
- Refundacja poniesionych strat z tytułu honorowania przez przewoźników autobusowych ulg odbywa się w oparciu o wydruki z kas fiskalnych sprzedanych biletów ulgowych;
- Finansowanie przewozów nie jest powiązane z decydowaniem o wyborze przewoźnika, przebiegu linii itp.

Trudno zatem o racjonalizację systemu połączeń autobusowych, które powinny być, między innymi, wypadkową analiz kosztowych, zapotrzebowania na przewozy oraz podaży usług w regionie. W ramach ustawy o zamówieniach publicznych, samorząd może dokonywać wyboru przewoźnika do obsługi tras o szczególnym znaczeniu dla regionu. Niezbędna jednak jest w tym przypadku, dobra znajomość uwarunkowań i efektywności prowadzonej linii. Samorząd powinien ponadto w większym stopniu, tam gdzie jest to możliwe, wykorzystywać transport kolejowy, również w powiązaniu z transportem autobusowym.

---

<sup>21</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 54 poz.254 z późn. zm.) .

### **3. Współpraca samorządowa i inna**

Samorząd województwa ma możliwość podjęcia współpracy z innymi podmiotami, także z innymi podmiotami samorządowymi, w tym – w zakresie szeroko pojętych problemów transportu. Możliwość takiej współpracy wynika zarówno z cech samorządu (osobowość prawna), jak i ogólnych rozwiązań prawnych przyjętych w obowiązującym prawie (np. zasada swobody umów – z prawa cywilnego), a także zapisów samej ustawy o samorządzie wojewódzkim. Zgodnie z ustawą:

- Województwo ma osobowość prawną;
- Już na etapie formułowania strategii rozwoju województwa i realizacji polityki jego rozwoju, współpracuje w szczególności z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa, administracją rządową, zwłaszcza z wojewodą oraz innymi województwami;
- W celu wykonywania zadań województwo może zawierać umowy z innymi podmiotami, a z innymi województwami oraz jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa – porozumienia w sprawie powierzenia prowadzenia zadań publicznych;
- Województwa mogą sobie wzajemnie bądź innym jednostkom samorządu terytorialnego udzielać pomocy, w tym pomocy finansowej;
- Województwa mogą tworzyć stowarzyszenia, w tym również z gminami i powiatami.

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 publicznego.

### **4. Współpraca międzynarodowa**

Samorząd województwa może współpracować z organizacjami międzynarodowymi i regionami innych państw, zwłaszcza sąsiednich. Podstawowa zasada współpracy jest zgodność celów polityki transportowej z celami regionu w zakresie uzgodnienia przedsięwzięć rozwojowych zawartych w strategii województwa podlaskiego.

Rola samorządów jest wdrażanie i respektowanie zobowiązań wynikających z międzynarodowych porozumień dwu- i wielostronnych zawartych na szczeblach resortu. Dotyczy one szczególnie zagadnień granicznych, ruchu samochodowego, tranzytu. Ze względu na korzystne położenie geograficzne Polski i reorientację polskiej polityki, notuje się wzrastający udział umów międzynarodowych, w tym z państwami Unii Europejskiej. Na 67 umów międzynarodowych zawartych z tymi krajami, z zakresu w drogownictwa jest ich 22. (wykaz zawartych umów międzynarodowych z państwami graniczącymi z województwem zamieszczony w załączniku nr 1). Wzrasta także liczba umów zawartych w ramach paneuropejskich organizacji transportowych, w tym wynikających z aktywności Europejskiej Komisji Ministrów Transportu, do których należy „Via Baltica”.

Kolejnym zadaniem jest wzmocnienie więzi komunikacji publicznej, zwłaszcza w ramach Euroregionu „Niemen” oraz innych ważnych pod względem gospodarczym i turystycznym regionów. Współpraca międzynarodowa podejmowana jest z innymi państwami, w tym aplikującymi do Unii Europejskiej (Konferencje Współpracy Subregionalnej Państw Morza Bałtyckiego, inicjatywa korytarzy transportowych np. „Szafirowy Łuk” z Hamburga na Lotwę).

Uaktualnianie na bieżąco stosunków dwustronnych, zwłaszcza z bezpośrednimi sąsiadami, uwzględnia perspektywę, iż Polska będzie krajem unijnym graniczącym z pozostałymi państwami na Wschodzie. Należą do nich między innymi międzynarodowe umowy dwustronne zawarte między RP (Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej) a Białorusią, Litwą, Rosją, Ukrainą, Łotwą i Estonią. Istnieje konieczność przestrzegania różnego typu konwencji i umów międzynarodowych, zawartych przez RP z innymi państwami lub w ramach organizacji międzynarodowych.

## Rozdział VI

### **Zalozenia, uwarunkowania oraz cele i zasady polityki transportowej Panstwa: dlugoterminowej i srednioterminowej w zakresie transportu drogowego (synteza)**

#### **1. Cel generalny**

Zalozeniem jest realizowanie polityki transportowej panstwa etapami w powiazaniu z procesami integracji z Unia Europejska. W pierwszym etapie nastepuje, miedzy innymi, wdrozenie unijnych mechanizmów zarzadzania i regulacji rynku uslug transportowych, poprawa stanu technicznego dróg, w drugim zas doskonalenie tych regulacji i intensyfikacja programów rozwojowych infrastruktury.

Prowadzona polityka transportowa panstwa stawia do realizacji cel generalny i liczne cele podstawowe rozwoju polskiego transportu.

**Celem generalnym jest osiagniecie zrównowazonego systemu transportowego** pod wzgledem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznym i srodowiskowym, w warunkach rozwijajacej sie gospodarki rynkowej, z uwzglednieniem współpracy miedzynarodowej głównie w skali europejskiej oraz zobowiazan wynikajacych z potrzeb obronosci panstwa.

Przez równowazenie wymienionych elementów rozumiana jest polityka oddziaływania na zachowania uzytkowników systemu, w wyniku czego dochodzi do ukszaltowania sie mobilnosci i podzialu ruchu miedzy galezie transportu oraz rozkladu ruchu w sieci transportu, która pozwala realizowac potrzeby przemieszczania ludzi i ladunków przy jak najnizszym koszcie ekonomicznym, społecznym i srodowiskowym.

Realizacja celu nastepuje przez ewolucje istniejacego systemu, co oznacza, ze wprowadzanie nowych rozwiazan technicznych, organizacyjnych i prawnych opiera sie na mozliwie maksymalnym wykorzystaniu posiadanego majatku, koncentrowaniu przedsiwziec rozwojowych, ocenianych z punktu widzenia relacji kosztów do korzysci, w sferze organizacji i zarzadzania, osadzeniu inwestycji majatkowych w analizie efektywnosci ekonomicznej i finansowej. Czynniki ocen przedsiwziec rozwojowych sa warunkowania wewnetrzne i zewnetrzne.

Przez **strategia srednioterminowa** rozumiane sa dzialania w perspektywie okolo pieciu lat, do roku 2006, ze wzgledu na okres programowania i finansowania programów pomocowych Unii Europejskiej. Przez **strategia dlugoterminowa** rozumiane sa dzialania w dluzszym horyzoncie czasowym – do 2015 roku.

#### **2. Podstawowe zadania polityki transportowej panstwa w zakresie transportu drogowego**

Za zadania priorytetowe dla transportu samochodowego w ramach strategicznej polityki transportowej przyjmuje sie:

- Współdziałal resortu w przedsięwzięciach systemowych dla przyspieszenia procesów restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw PKS;
- Wdrażanie rozwiązań prawnych oraz instytucjonalnych umożliwiających skuteczną kontrolę wykonywania transportu drogowego a także stwarzanie warunków dla podniesienia jakości i bezpieczeństwa przewozów.

#### **Cele zewnętrzne (usługowe) sektora transportu:**

- umożliwienie zaspokajania potrzeb transportowych przez osoby i podmioty gospodarcze w sposób nie wpływający na ograniczenie ich aktywności w realizacji celów osobistych i gospodarczych,
- oddziaływanie na popyt na usługi transportowe dla zmniejszenia transportochłonności gospodarki i zrationalizowania ruchliwości komunikacyjnej ludności, poprawy struktury przestrzennej kraju oraz zmniejszenia negatywnych oddziaływań transportu na otoczenie;
- zmniejszanie stopnia negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie, w szczególności na warunki życia mieszkańców oraz środowisko przyrodnicze i kulturowe, a docelowo doprowadzenie do stanu zrównowazenia według zasad ekorozwoju.

#### **Cele wewnętrzne sektora transportu:**

- oddziaływanie na podział zadań przewozowych między poszczególne rodzaje transportu dla uzyskania bardziej zrównowazonego systemu transportowego z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych,
- zwiększenie dostępności do sieci infrastruktury transportowej na poszczególnych obszarach kraju, związanej z realizowanymi strategiami rozwoju regionalnego,
- poprawa funkcjonowania i podniesienie poziomu nowoczesności w ogólnodostępnej infrastrukturze transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego a w tym zmniejszenie liczby ofiar oraz strat w infrastrukturze drogowej i pojazdach

### **3. Główne uwarunkowania realizacji celów i zadań polityki transportowej**

Realizacja celów i zadań polityki transportowej w zakresie rozwoju systemu transportowego wymaga stworzenia odpowiednich warunków, tj.:

- Dokonanie przekształceń własnościowych i zrealizowanie przedsięwzięć restrukturyzacyjnych w kierunku urynkowienia transportu i zorientowania na konkurencję;
- Dostosowanie polskiego prawa w zakresie liberalizacji rynku usług transportowych, zasad swobodnej konkurencji, pomocy państwa, norm technicznych, socjalnych, bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- Zwiększenie roli samorządów terytorialnych w funkcjonowaniu obsługi transportowej, poprzez **przyznanie im roli organizatora przewozów wspierającego finansowo niektóre przewozy**;
- Przygotowanie podmiotów gospodarczych transportu drogowego do warunków swobodnej konkurencji na jednolitym europejskim rynku, głównie przez konsolidację organizacyjną i kapitałową, poprawę efektywności, obniżenie kosztów przewozów

oraz wdrażanie aktywnych mechanizmów pozyskiwania klienta i stosowania regul działania. Z jednej strony będą one musiały konkurować z nowoczesnymi firmami, z drugiej zaś otrzymają szanse działania na unijnym rynku usług transportowych;

- Zapewnienie dobrego stanu i jakości dróg, co jest ważne dla komunikacji autobusowej, przewozów samochodami osobowymi i drogowych przewozów ładunków ciężarowych. W ruchu międzynarodowym i międzyregionalnym dotyczy to dróg o znaczeniu krajowym, leżących na międzynarodowych ciągach komunikacyjnych. W ruchu regionalnym i lokalnym ważne są drogi o znaczeniu wojewódzkim, powiatowym i gminnym.





## Rozdział VII

### Zrównowazony, dostępny i zintegrowany system transportu drogowego w województwie podlaskim

#### 1. Wizja rozwoju transportu drogowego

Wizja rozwoju systemu transportowego w województwie do roku 2015 stanowi syntezę oczekiwan, aspiracji i możliwych do realizacji w przyszłości przedsięwzięć w sferze rynku przewozów drogowych oraz infrastruktury drogowej, składających się na system transportu drogowego województwa. **W takim rozumieniu wizji, system transportu drogowego w województwie podlaskim powinien zaspakajac zróżnicowane potrzeby przewozowe zamieszkałej ludności oraz funkcjonującej gospodarki, jak również umożliwić dogodny tranzyt osób i rzeczy między sąsiednimi województwami i państwami na głównych ciągach komunikacyjnych.** System transportu drogowego powinien zapewniać nie tylko sam przewóz, ale i jednocześnie wysoki standard podróży oraz przewozu ładunków.

Zadaniem transportu drogowego jest zaspokojenie potrzeb mobilności społeczeństwa i gospodarki, przy jednoczesnym zmniejszeniu ujemnego wpływu tej mobilności na środowisko naturalne. Osiągnięcie celu jest możliwe poprzez preferowanie w przewozach pasażerskich komunikacji zbiorowej. Determinująca o wyborze środka transportu jest jakość realizowanych usług przewozowych, na co składa się wiele czynników w zależności od analizowanego segmentu przewozu. Podniesienie konkurencyjności komunikacji publicznej może nastąpić, między innymi, poprzez realizację następujących działań:

- Ukształtowanie się wskaźnika mobilności transportem autobusowym w województwie na poziomie 23 przejazdy/1 mieszkańca w 2005 r. (przy aktualnym 24,5 przejazdu /1 mieszkańca);
- Ustabilizowanie się wzrostu wskaźnika rozwoju motoryzacji w transporcie indywidualnym na poziomie 7% - 8% rocznie (254 samochody osobowe na 1000 ludności w 2005 r., przy aktualnym 212 samochodów osobowych na 1000 ludności);
- Wzrost poziomu wskaźnika dostępności połączeń autobusowych w województwie, w komunikacji pozamiejskiej, wynoszącym średnio 2 km<sup>22</sup>;
- zminimalizowanie czasu podróży (a nie tylko przewozu) w transporcie autobusowym, tj. od wyjścia z domu do miejsca docelowego podróży, możliwe do osiągnięcia przez podniesienie prędkości eksploatacyjnej autobusów i skoordynowanie połączeń z innymi środkami przewozu (według badań czas ten wynosi obecnie ponad 1 godzinę dziennie);
- podniesienie bezpieczeństwa podróżowania oferowanego przez przewoźnika publicznego oraz bezpieczeństwa wynikającego z warunków ruchu drogowego.
- dążenie do zapewnienia niezawodności i elastyczności oferowanych połączeń autobusowych we wszystkich segmentach przewozu pasażerów;
- działania zmierzające do dostosowania urządzeń na dworcach i przystankach autobusowych oraz taboru autobusowego do potrzeb ludzi niepełnosprawnych;
- racjonalizacja posiadanego wolumenu i struktury taboru, dostosowanego do wymaganego standardu rodzaju przewozu oraz oczekiwanego bezpieczeństwa.

---

<sup>22</sup> złożonego w strategii województwa

W przewozach ładunków transportem drogowym przewoźnicy funkcjonować będą na zasadach komercyjnych, jako samodzielne podmioty gospodarcze, w ramach warunków tworzonych przez politykę transportową państwa. Dlatego przewoźnikom drogowym wykonującym przewozy ładunków nie można narzucać priorytetów działania ani kierunków rozwoju przedsiębiorstwa, lecz jedynie tworzyć, poprzez regulacje prawne, optymalne warunki dla prowadzonej działalności. Sprzyjające warunki powinny pozwolić na dostosowanie się do wzrastającej konkurencji i otwartego rynku. Z chwilą wstąpienia do Unii, polski rynek przewozowy stanie się częścią jednolitego unijnego rynku transportu drogowego, z wyjątkiem wewnętrznych przewozów kabotażowych, które będą mogły być wykonywane na zasadach wzajemności po 5 latach okresu przejściowego. Kluczowe znaczenie będzie mieć także sieć dróg o odpowiednim stanie technicznym i parametrach obciążenia.

Wizje tworzenia wydajnego i przyjaznego dla środowiska systemu transportu, w powiązaniu infrastruktury z przewozami oraz węzłowymi punktami w województwie podlaskim, w kraju oraz w Europie, powinna zapewnić realizację celu strategicznego oraz celów podstawowych rozwoju transportu drogowego pasażerów i ładunków do 2015 r.

Celem generalnym jest dążenie do tworzenia systemu **zrównowalonego** – tj. spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa.

**Cel generalny to stworzenie zrównowalonego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportu drogowego w województwie podlaskim.**

- **Zrównowalonego** – tj. spełniającego wymogi ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa w zakresie norm ekologicznych pojazdów, budowy obwodnic wokół miast i budowy zabezpieczeń przed hałasem;
- **Dostępnego** – dla ludzi dzięki elastyczności i dostępności usług przewozowych i dla ładunków poprzez zapewnienie kompleksowych usług logistycznych oraz dostępnego cenowo do możliwości potencjału ekonomicznego społeczeństwa;
- **Zintegrowanego** – z krajowym i międzynarodowym systemem przewozów pasażerskich oraz towarowych (oczekiwane standardy i wymagania). W odniesieniu do przewozów pasażerskich oznacza to zapewnienie tzw. usługi „od drzwi do drzwi” (również w odniesieniu do transportu indywidualnego, skoordynowanego z transportem zbiorowym).

Dla przewozów towarowych, integracja umożliwi połączenie zarówno z krajowym, jak i międzynarodowym systemem transportowym w formie przewozów kombinowanych i innych oraz organizowanie kompleksowych usług logistycznych i przewozów jako ogniw łańcuchów logistycznych.

## **2. System przewozów pasażerskich**

W obsłudze mobilności społeczeństwa, z uwagi na większą wydajność przewozową i mniejsze obciążenie środowiska, wiodącą rolę w województwie należy upatrywać w rozwoju komunikacji publicznej (jednostkowy koszt zewnętrzny przypadający na samochód osobowy wynosi dwa razy tyle, co na autobus). Dotyczy to zwłaszcza miast, gdzie priorytetem musi stać się zbiorowy transport publiczny. Choć rozwój motoryzacji indywidualnej jest w przyszłości dla województwa niekwestionowany i będzie przebiegał dynamicznie, to jednak powinna nastąpić racjonalizacja w użytkowaniu samochodów osobowych. Transport autobusowy, w porównaniu z transportem kolejowym i transportem indywidualnym, cechuje się stosunkowo najwyższą dostępnością i elastycznością przewozu. Zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej i zmniejszenie poziomu korzystania z samochodów

osobowych może być osiągnięte poprzez zwiększenie niezawodności, dostępności, komfortu, bezpieczeństwa i elastyczności. Transport autobusowy można wykorzystać zamiast samochodów osobowych do obsługi atrakcyjnych pod względem turystycznym rejonów a także w strefie transgranicznej. Istniejące między tymi sferami wzajemne powiązania wzmacniają efekty synergiczne możliwości rozwoju przewozów, turystyki i wzajemnych powiązań transgranicznych.

### **3. System przewozów ładunków z uwzględnieniem transportu kombinowanego**

Bez transportu drogowego nie jest możliwa mobilność i rozwój gospodarczy w województwie, jednak z uwagi na ochronę środowiska ten rodzaj transportu budzi dyskusje. Należy widzieć dalszy rozwój transportu drogowego w obsłudze poszczególnych gałęzi gospodarki, handlu zagranicznego w tym gospodarczych kontaktów transgranicznych województwa. Jest on uzasadniony również z uwagi na duży stopień opóźnienia w rozwoju infrastruktury i kształtującego się dopiero rynku przewozowego. Wzrost gospodarczy w województwie uwarunkowany jest wzrostem potrzeb w obu gałęziach transportu drogowego i kolejowego.

Transport drogowy jest niezastąpiony szczególnie na krótkie i średnie odległości, jak również w funkcji dowozowo- odwozowej w transporcie kombinowanym. Według koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, spójnej z polityką transportową państwa, transport drogowy będzie realizować przewozy na sieci dróg szybkiego ruchu i odgrywać decydującą rolę na średnie odległości w granicy 300 – 500 km. Komplementarnym staje się w stosunku do innych gałęzi w transporcie ładunków na dalekie odległości.

W procesie rozwoju alternatywnych rozwiązań przewozów w stosunku do transportu drogowego, szczególnego znaczenia nabierają przewozy w technologii transportu kombinowanego. Te nowe technologie, jeżeli są uzasadnione potrzebami przewozu podatnymi na nie towarów, wymagają rozwoju infrastruktury transportu kombinowanego, wraz z technologią informatyki. Przewozy kombinowane powinny stać się jednak konkurencyjne do tradycyjnego przewozu ładunków samochodami pod względem jakości i cen.

### **4. Koordynacja przewozów**

Zróznicowanie różnych rodzajów przewozów i odległości oznacza konieczność koordynacji poszczególnych podsystemów oraz gałęzi transportowych. Jest to ważne dla podnoszenia standardów obsługi komunikacji publicznej. W coraz większym stopniu chodzić będzie o konieczność integracji transportu indywidualnego z publicznym przez tworzenie odpowiedniej infrastruktury oraz wprowadzanie systemu informacji i zarządzania ruchem.

Koordynacja w przewozach pasażerskich dotyczy usprawnienia całego cyklu podróży, w zakresie:

1. Współdziałania wszystkich elementów związanych z realizacją potrzeb przewozowych w ramach systemu pasażerskiego transportu drogowego (jednego systemu transportu), w myśl zasady intramodalności<sup>23</sup>;
2. Integracji z innymi podsystemami i gałęziami transportu. Pozwala na spełnienie oczekiwań ludności w zakresie punktualnego i szybkiego dotarcia do celu podróży.

---

<sup>23</sup> **Intramodalność** – współdziałanie wszystkich elementów związanych z realizacją potrzeb przewozowych w ramach jednego systemu transportu

Punktualność i szybkość przewozu mogą zapewnić: intramodalność i intermodalność<sup>24</sup>.

Zwiększenie atrakcyjności komunikacji zbiorowej i zmniejszenie poziomu korzystania z samochodów osobowych osiągnie się poprzez integracje systemów transportu publicznego, głównie autobusów i kolei na poziomie:

- Odprawy pasażerów na dworcach i przystankach;
- Systemów informatycznych;
- Koordynacji rozkładów jazdy;
- Biletów łączonych, wspólnych systemów taryfowych.

Rozwój takich systemów w segmencie przewozów pasażerskich powinien być zadaniem władz państwowych i lokalnych. Niezbędne są badania systemowej predkości mobilności dla ludności zamieszkanej w województwie z wykorzystaniem wszystkich środków transportu w ciągu roku (czas przesiadki, czas oczekiwania).

W segmencie przewozów ładunków funkcjonującym całkowicie na zasadach rynkowych, koordynacja przewozów należy do przewoźników drogowych i odnosi się do:

- Innowacyjnych technologii przeladunku i przewozu;
- Usług logistycznych oraz szkolenia personelu;
- Koordynacji operacji przewozowych, skutecznej kontroli ładunków niebezpiecznych, problemów lokalnej dostawy i dystrybucji;
- W przewozie ładunków do strategii konkurencji wśród przewoźników.

Ważna jest międzynarodowa harmonizacja warunków prawnych, organizacyjnych i technicznych w przewozach transgranicznych, która pozwoli usunąć utrudnienia w przekraczaniu granicy państwa. Szczególnie dotyczy to wschodniej granicy, która po włączeniu w struktury Wspólnoty, stanie się granicą zewnętrzną Unii Europejskiej.

---

<sup>24</sup> **Intermodalność** – współpraca różnych systemów transportu (przewoźników, środków przewozowych, przedsiębiorstw transportowych) zgodnie z rzeczywistym zapotrzebowaniem na przewozy, przy czym szczególne znaczenie mają punkty przesiadkowe.

## Rozdział VIII

### Strategia rozwoju systemu transportu drogowego w województwie podlaskim

#### 1. Priorytetowe przedsięwzięcia oraz ich hierarchizacja i uzasadnienie w strategii średniookresowej

##### 1.1. Cele podstawowe w okresie do 2005 roku dla transportu drogowego osób

W „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do 2010 roku”, jako pierwszy priorytet wymienia się rozwój systemu transportowego. W odniesieniu do przewozów założono: **tworzenie warunków do poprawy obsługi ludności województwa w zakresie komunikacji zbiorowej**, w tym zaś:

- osiągnięcie w komunikacji autobusowej dostępności przystanków: 500 m w komunikacji miejskiej i do 2 km w komunikacji pozamiejskiej,
- komunalizację mienia Państwowej Komunikacji Samochodowej na rzecz samorządu województwa,
- dostosowanie urządzeń i środków transportowych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Zgodnie z celami zawartymi w strategii rozwoju województwa i w polityce transportowej państwa wyznaczono dla województwa podlaskiego następujące cele podstawowe.

- I. Racjonalizacja świadczonych usług drogowych przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem wsparcia finansowego samorządu dla wybranych przewozów i relacji;
- II. Promowanie rozwoju komunikacji publicznej w obsłudze potrzeb przewoźnych, z uwzględnieniem transportu autobusowego;
- III. Poprawa dostępności komunikacyjnej oraz jakości usług transportowych dla społeczeństwa i gospodarki regionu;
- IV. Integracja sieci i połączeń transportu drogowego województwa z krajowym systemem transportowym i międzynarodową siecią transportową;
- V. Oddziaływanie władz samorządowych na koordynację różnego rodzaju pasażerskich przewozów drogowych.

Usługi przewoźne posiadają wtórny charakter w stosunku do zgłaszanych potrzeb przewoźnych, np. dowozu do szkół lub pracy. Stąd racjonalizacja usług przewoźnych ma być wypadkową z jednej strony racjonalizacji potrzeb ludności z drugiej zaś podaży usług przewoźnych. Do roku 2005 wielkość przewozów w województwie może nieznacznie zmniejszać się (w granicy 1 - 2 mln pasażerów). Następować będzie, obserwowana już obecnie, racjonalizacja realizowanych przewozów autobusowych, czego wyrazem będzie, przy spadku przewozów, utrzymywanie się na tym samym poziomie wielkości wykonywanej pracy przewoźnej. Przejawi się to we wzroście zasięgu podróży, przy tej samej liczbie podróży (w granicy do 1,0 - 1,3 mld pasażerów).

Występować będzie tendencja do zmniejszania zapotrzebowania na przewozy autobusowe, przy jednoczesnym oferowaniu przez przewoźników nadwyżki podaży przewoźnej. Powodować to będzie wzrost konkurencji przewoźników autobusowych, prowadzący w efekcie do wzrostu jakości obsługi.

Dla każdego z celów podstawowych wyznaczono zadania służące realizacji tych celów. Dla realizacji wymienionych celów niezbędna będzie realizacja następujących zadań.

## 1.2. Zadania wynikające z celów rozwoju przewozów oraz formy ich realizacji

W zakresie realizacji **I celu**, można wyróżnić cele szczegółowe w poszczególnych obszarach działalności, związane z doskonaleniem dogodnego systemu komunikacji regionalnej, zaspakajającej lokalne potrzeby przewozowe ludności w segmentach:

- dojazdów do pracy;
- dojazdów do szkół;
- dojazdów w celu zaopatrzenia, do urzędów itp.;
- dojazdów do rejonów atrakcyjnych turystycznie i innych;
- przewozów międzyregionalnych międzynarodowych.

Realizacja celu strategicznego wymagać będzie podjęcia szeregu równoległych zadań w ramach innych celów szczegółowych. Należą do nich między innymi:

**Zadanie 1.** Budowa i modernizacja dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych jak też obwodnic wokół miast, zgodnie ze stosownymi programami. Programy realizowane sukcesywnie ze środków własnych oraz pomocowych Unii Europejskiej.

**Zadanie 2.** Budowa i rozbudowa drogowych przejść granicznych. Programy realizowane sukcesywnie ze środków własnych oraz pomocowych Unii Europejskiej w ramach finansowania współpracy przygranicznej.

**Zadanie 3.** Monitorig – przeprowadzanie na bieżąco badań funkcjonowania rynku przewozów pasażerskich, wraz z wnioskami w celu racjonalizacji przewozów.

**Zadanie 4.** Usprawnienie systemu refundacji strat drogowym przewoźnikom pasażerskim z tytułu honorowania ulg za przewozy autobusowe.

**Zadanie 5.** Podstawowe zadania z zakresu tworzenia warunków do poprawy komunikacyjnej ludności przypisane są władzom samorządowym. W celu określenia optymalnej sieci połączeń autobusowych w województwie, powinno być realizowane<sup>25</sup>:

- Badanie potrzeb przewozów pasażerskich, w oparciu o przyjętą metodologię 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 komunikacja publiczna.
- Przydzielanie licencji na wykonywanie krajowych przewozów autobusowych, na podstawie warunków określonych ustawą o transporcie drogowym oraz rozporządzeniami wykonawczymi.
- Ustalanie 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 gmin, powiatu i województwa.

---

<sup>25</sup> Ustawa o transporcie drogowym nie wyłoniła organizatora transportu publicznego w komunikacji pozamiejskiej. Oczekuje się ustawowych regulacji zasad wykonywania zbiorowego transportu publicznego.

- Możliwość organizowania przetargów na przewozy lub prowadzenie linii autobusowych o szczególnym znaczeniu dla województwa w oparciu o ustawę o zamówieniach publicznych.
- Uwzględnienie potrzeb dowozu dzieci i młodzieży do szkół w ramach komunikacji publicznej oraz przewozów zorganizowanych („gimbusy” i inne formy dowozu).
- Zawieranie umowy z wybranymi przewoźnikami na obsługę tras, z uwzględnieniem honorowania przez nich przewozów 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.

W zakresie realizacji **celu II** zaleca się model zrównowazonej produkcji i konsumpcji, włącznie z zrównowazonym sposobem podróżowania (tzw. „kultura mobilności”, czyli zespół reguł postępowania wszystkich uczestników procesu transportowego zgodnie z zasadą równowagi). Kluczową rolę odgrywa dotarcie do świadomości społeczeństwa w celu eliminacji uciążliwości jakie niesie motoryzacja indywidualna. Do ważniejszych celów szczegółowych można zaliczyć:

1. Zachęcanie do korzystania ze środków transportu bardziej przyjaznych dla środowiska, co stanowi formę zabezpieczenia tzw. rejonów „wrażliwych”.
2. Wzmocnienie marketingu usług komunikacji publicznej (tj. czynne zachęcanie społeczeństwa do korzystania z komunikacji publicznej, oraz informowanie o korzyściach płynących z korzystania z komunikacji publicznej).

Cele te powinny być osiągnięte poprzez realizację następujących zadań.

**Zadanie 1.** Promowanie komunikacji publicznej (w tym połączeń autobusowych) na trasach prowadzących do obszarów prawnie chronionych, jak również stosowane środki administracyjne prowadzące do ograniczenia dostępu samochodów osobowych do tzw. obszarów „wrażliwych”.

**Zadanie 2.** Stworzenie centralnych kompleksowych punktów informacji o połączeniach autobusowych, realizowanych przez **wszystkich** przewoźników w podsystemach przewozów regionalnych, międzyregionalnych i międzynarodowych.

**Zadanie 3.** Stworzenie lub rozszerzenie wizualnej informacji na dworcach i przystankach o oferowanych usługach komunikacji publicznej. Tworzenie pozytywnego wizerunku autobusowej komunikacji publicznej.

**Zadanie 4.** Wdrażanie promocyjnych ofert przewozu, poprzez stosowanie promocyjnych stawek za różnego typu przewozy przykładowo tzw. zniżek relacyjnych, stawek sezonowych i innych.

W zakresie realizacji **celu III** celami szczegółowymi są :

1. Zwiększanie dostępności połączeń do publicznej komunikacji autobusowej w województwie poprzez zwiększanie liczby połączeń i racjonalizację sieci połączeń autobusowych, co znajduje się w gestii władz samorządowych.
2. Oferowanie wysokiej jakości przewozu i obsługi pasażerów w zakresie:

- bezpieczeństwa podróżowania przez przewoźnika publicznego oraz poprawy bezpieczeństwa wynikającej z warunków ruchu drogowego;
- niezawodności i elastyczności oferowanych połączeń autobusowych we wszystkich segmentach przewozu pasażerów;
- dostosowania urządzeń na dworcach i przystankach autobusowych oraz taboru autobusowego do oczekiwanych standardów, w tym potrzeb ludzi niepełnosprawnych;
- dostosowanie stanu technicznego i parametrów dróg do potrzeb przewozowych;
- dostosowanie stanu technicznego i standardów podróżowania taboru.

**Zadanie 1.** Opracowanie programów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (np. w ramach Programu GAMBIT, identyfikacja tzw. czarnych punktów itp.), co powinno być realizowane na bieżąco ze środków własnych i pomocowych Unii Europejskiej.

**Zadanie 2.** Opracowanie szczegółowych programów na rzecz zrównowalonego rozwoju transportu województwa dotyczących na przykład: zasadności budowy terminalu lub centrum logistycznego do obsługi transportu kombinowanego, kompleksowej obsługi transportem zbiorowym itp.

**Zadanie 3.** Opracowanie programu w zakresie ułatwień w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych. Program realizowany ze środków własnych i pomocowych, z okresem realizacji z chwilą uzyskania środków finansowych.

W zakresie realizacji **celu IV** wymienia się cele szczegółowe dotyczące przewozów międzyregionalnych i międzynarodowych:

1. Oferowanie dogodnych połączeń międzyregionalnych i międzynarodowych w przewozach pasażerów i ładunków, które pozwolą na włączenie się w sieć krajową i europejską;
2. Tworzenie systemu autobusowych połączeń transgranicznych z Litwą, Białorusią i Obwodem Kaliningradzkim<sup>26</sup>, w powiązaniu z komunikacją kolejową;
3. Przygotowanie do obsługi podróżnych z Obwodu Kaliningradzkiego.
4. Zapewnienie powiązań komunikacyjnych w formie transportu publicznego (autobusowego) z regionami przygranicznymi w ramach Euroregionu „Niemen”.

Do najważniejszych zadań należy:

**Zadanie 1.** 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 2.** Sposób rozwiązania obsługi podróżnych z Obwodu Kaliningradzkiego, który uzależniony jest od decyzji Unii Europejskiej.

---

<sup>26</sup> Cel ten wynika z „Programu rozwoju turystyki w województwie podlaskim”, w którym zakłada się uruchomienie komunikacji autobusowej do lokalnych centrów przygranicznych i miejscowości turystycznych na Litwie i Białorusi, przede wszystkim na trasach: Suwałki – Mariampol – Kowno, Suwałki – Sejny – Łódzkie (Lazdijajai) – Olita (Alytus), Augustów lub Suwałki – Sejny – Druskienniki (Druskininkai), Suwałki – Augustów – Grodno, Białystok – Kowno, Suwałki – Wilno, Białystok – Brześć (z okresem realizacji do 2006r.). W „Programie rozwoju turystyki...” widzi się konieczność budowy i modernizacji dróg krajowych i wojewódzkich ze stosownymi programami oraz modernizacji istniejących drogowych przejść granicznych (do roku 2015).



**Zadanie 3.** Promowanie komunikacji publicznej w regionie przygranicznym, w ramach Euroregionu „Niemien”.

W zakresie realizacji **celu V**, szeroko rozumiana koordynacja przewozów odnosi się do współdziałania w ramach segmentów i galezi transportowych w zakresie tworzenia, między innymi, wspólnych systemów informacji o przewozach, centrów sprzedaży biletów, biletów łączonych, koordynacji rozkładów jazdy i innych, w zależności od potrzeb form współpracy. Cele i szczegółowe odnoszą się do poszczególnych rodzajów przewozów miejskich, podmiejskich, regionalnych i międzymiastowych:

- Koordynacja międzyregionalna przewozów autobusowych między województwem podlaskim a województwami: warmińsko – mazurskim i mazowieckimi i innymi silnie powiązаныmi rejonami.
- Koordynowanie obsługi połączeń autobusowych miejskich i podmiejskich z systemem połączeń regionalnych i międzyregionalnych.
- Koordynacja obsługi połączeń kolejowych z autobusowymi i planowanym lotniczym.

**Organizacja i koordynacja przewozów pasażerskich przez samorzady wojewódzkie i powiatowe oraz gminne wymaga zapewnienia następujących warunków.**

**Zadanie 1.** Opracowanie i wdrożenie w Urzędzie Marszałkowskim systemu informatycznego dysponującego bazą danych o przewoźnikach i liniach autobusowych. Pełnienie przez administrację funkcji organizatora sieci komunikacji publicznej wymaga, oprócz instrumentów prawnych, posiadania systemu informacji o przewozach i przewoźnikach.

**Zadanie 2.** Zaproponowanie układu wspomagania informatycznego dla Urzędu Marszałkowskiego jest o tyle złożone, że praktycznie wszystkie urzędy powinny posługiwać się podobnymi systemami. Dla wspomagania funkcjonowania zaproponować można utworzenie rozproszonej bazy danych, w której będą zapamiętywane wszystkie informacje o działalności przewoźowej w regionie. Do jej utworzenia do pewnego stopnia można wykorzystać istniejący już sprzęt w powiatach i gminach oraz funkcjonujące połączenia sieciowe. Koszt stworzenia systemu może być oszacowany na etapie zadania inwestycyjnego. Do nadzoru i kontroli wydanych licencji (zezwoleń) wystarczy normalny system ewidencyjny w Urzędzie Marszałkowskim.

**Zadanie 3.** Do sprawnej organizacji przewozów w regionie niezbędne jest przeprowadzanie badań przewozów pasażerskich w regionie. Informacje o przewoźnikach, oferowanych połączeniach cenach/kosztach przewozów ułatwia Urzędowi Marszałkowskiemu sprawowanie funkcji koordynacji rozkładów jazdy, racjonalizacji połączeń, rozstrzygnięcie przetargów itp.

**Zadanie 4.** Koordynacja rozkładów jazdy powinna zapewnić: zabezpieczenie potrzeb przewoźowych na danej linii komunikacyjnej, jakość i standard usług świadczonych przez przewoźników prowadzących już działalność na danej linii, dostosowanie komunikacji autobusowej do połączeń regionalnych w transporcie kolejowym oraz potrzeby osób niepełnosprawnych.

Dla wymienionych zadań nie jest możliwe na obecnym etapie określenie kosztów realizacji. Będzie to dopiero możliwe po rozpisaniu na przedsięwzięcia inwestycyjne i zadania wykonawcze.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i przyjęcie zasad jednolitego unijnego rynku niesie **konsekwencje dla polskich przewoźników. Muszą przystosować się do głębokich zmian strukturalnych w okresie przystępowania do Unii i w początkowych latach członkostwa.** W perspektywie liberalizacji rynku przewozów wykonywanych transportem

drogowym znacznie wzrosnie konkurencja miedzy przewoźnikami. Dla przewoźników drogowych, w związku z wejściem do Unii, niezbędne będzie:

- Dostosowanie taboru autobusowego i ciężarowego do wymogów bezpieczeństwa, norm ochrony środowiska<sup>27</sup>;
- Dostosowania kwalifikacji zatrudnionego personelu w zakresie uzyskania certyfikatu kwalifikacji zawodowych i spełnienia warunków zabezpieczeń finansowych<sup>28</sup>;
- Dostosowywania transportu drogowego w zakresie unijnych wymagań technicznych, socjalnych związanych z przestrzeganiem czasu pracy kierowców i instalacja tachografów (umowa międzynarodowa AETR)<sup>29</sup>;
- Respektowanie ustalen negocjacyjnych Polski z Unia dotyczących 5-letniego okresu przejściowego dla wzajemnego otwarcia rynku dla polskich i zagranicznych przewoźników drogowych (tzw. małego kabotażu w przewozach wewnątrz krajowych);

W momencie uzyskania członkostwa przestanie obowiązywać system zezwoleń zagranicznych na przewozy dla przewoźników, a zacząć rozporządzenia wspólnotowe, ustanawiające zasadę równego dostępu do rynku. Jednocześnie system opłat za przejazd po drogach krajowych będzie zamieniony na opłaty od pojazdów ciężarowych za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury (Dyrektywa Rady 99/62 WE).

Oczekuje się **dokonania przekształcen własnościowych i restrukturyzacji szesciu Przedsiębiorstw PKS w województwie**, w celu wzmocnienia ich pozycji konkurencyjnej na rynku. Trzy Przedsiębiorstwa PKS znajdują się w zarządach menedżerskich, a trzy pozostałe są w gestii Wojewody. Proces prywatyzacji wymaga wnikliwej i niestandardowej analizy oraz oryginalnego podejścia dostosowanego do sytuacji w regionie. W przeciwnym wypadku nawet dobre przedsiębiorstwa, które usadowia się w niszach rynkowych, zostaną z nich wyparte po pełnej liberalizacji rynku, która nastąpi po wstąpieniu do Polski Unii Europejskiej.

Zapoczątkowanie wymienionych przedsięwzięć powinno prowadzić do stopniowej poprawy systemu obsługi województwa transportem drogowym. W związku z trudnościami rozwojowymi województwa może nastąpić, zwłaszcza w początkowym okresie realizacji programu, odłożenie oczekiwanych efektów. Należy się liczyć z większą skalą pozytywnych efektów po przystąpieniu Polski do Unii, co będzie przede wszystkim rezultatem uzyskania dostępu do funduszy strukturalnych na rozwój infrastruktury drogowej.

Szansa dla województwa jest wpisanie się w system transportowy Państw Nadbałtyckich, Białorusi i Rosji poprzez budowę drogi „Via Baltica” i przejęcie obsługi jak największej części przewozów autobusowych w tych relacjach oraz w strefie transgranicznej. Jednocześnie w przewozach ładunków, już obecnie widoczne są przejawy współpracy gospodarczej zwłaszcza z Białorusią i Litwą. Potencjalnym rynkiem jest też Obwód Kaliningradu. Województwo ma szansę przejęcia roli pomostu społeczno - gospodarczego między tzw. Wschodem a Zachodem Europy, czerpiąc jednocześnie korzyści z jednolitego, unijnego rynku.

---

<sup>27</sup> Euro 1 – certyfikaty „Green Lorry” dla pojazdów mechanicznych o małej hałasowości i zmniejszonej emisji szkodliwych substancji; Euro 2 - certyfikaty „Super Green and Safer Lorry” o wyższych wymaganiach; Euro 3 – certyfikat wydawany w oparciu o najostrejsze normy od końca 2000 r.

<sup>28</sup> Zgodnie z Ustawą o transporcie drogowym z 6 września 2001 r.

<sup>29</sup> Od 2005 r. Parlament Europejski ma wprowadzić 48-godzinny czas pracy dla kierowców samochodów ciężarowych rozpatrywany w cyklu czterotygodniowym.

## **Zróżła finansowania i harmonogram realizacji zadań**

Oszacowanie kosztów realizacji zaproponowanych zadań jest możliwe dopiero na etapie opracowanych programów operacyjnych dla konkretnych zadań inwestycyjnych. Należy rozdzielić koszty ponoszone przez samodzielnych przewoźników funkcjonujących na zasadach rynkowych od kosztów sterowania rynkiem. Zasadnicze koszty ponoszą przewoźnicy drogowi w ramach swojej działalności przewozowej. Przewoźnicy drogowi finansują między innymi przedsięwzięcia z zakresu odnowy taboru, modernizacji dworców. Władze samorządowe finansują natomiast sieć drogową oraz sieć połączeń autobusowych. Samorząd województwa jest zobowiązany również do pokrycia strat ponoszonych przez przewoźników, honorujących ustawowo określone ulgi za przewozy pasażerskie. Każde z podejmowanych zadań musi być zatem rozpatrywane oddzielnie.

Rozwój transportu drogowego będzie współfinansowany równolegle z różnych źródeł pochodzących ze środków wewnętrznych oraz zewnętrznych. Środki wewnętrzne to przede wszystkim pochodzące z budżetu państwa oraz własne, natomiast zewnętrzne to kredyty międzynarodowych instytucji finansowych oraz środki pomocowe Unii Europejskiej. Przewiduje się stopniowe finansowanie przewidywanych zadań w miarę pozyskiwanych środków. Ze środków własnych nastąpić może sfinansowanie systemu wspomagania informatycznego organizacji i koordynacji przewozów przez Urząd Marszałkowski. Programy związane z poprawą bezpieczeństwa, bądź poprawą warunków podróżowania osób niepełnosprawnych kwalifikują się do ubiegania o kredyty bądź środki pomocowe Unii Europejskiej.

Do momentu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej będą wykorzystywane już obecnie, fundusze z programów: Phare, ISPA oraz SAPARD. Z chwilą uzyskania członkostwa, będą to środki pochodzące z Funduszu Spójności bądź Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (oraz inne jak Inicjatywa Wspólnotowa Interreg, Fundusz Rolny itp.).

Niewatpliwym zagrożeniem jest niewykorzystanie unijnych funduszy z powodu zbyt niskiego zaangażowania środków własnych w projektach rozwoju sieci drogowej lub nie sprostania skomplikowanym procedurom przygotowania projektów.

## **2. Priorytety w strategii średnioterminowej i długoterminowej do 2015 roku**

Z powodu ograniczonej ilości środków finansowych w ramach celów podstawowych rozwoju transportu niezbędne jest określenie priorytetowych zadań, realizowanych w pierwszej kolejności. Priorytety rozwojowe mają spełniać kryterium: dostępności obszarowej i spójności terytorialnej województwa. Wybór przedsięwzięć dokonano pod kątem synergii efektów między poszczególnymi poziomami administracyjnymi. Dla każdego z celów strategicznych określono zadania priorytetowe.

### **2.1. Priorytety w strategii średnioterminowej**

Do roku 2005 do priorytetów rozwoju transportu drogowego należy zaliczyć:

W zakresie racjonalizacji świadczonych usług przewozowych.

- Badanie potrzeb przewozów pasażerskich w województwie, w oparciu o przyjętą metodologię badań.
- Gromadzenie, analizowanie informacji niezbędnych dla planowania sieci połączeń, oraz oceny jakości usług świadczonych przez przewoźników w transporcie publicznym.

- Ustalenie i planowanie optymalnej sieci połączeń na podstawie potrzeb przewozowych zgłaszanych przy koordynacji rozkładu jazdy, również w połączeniu z kolejowymi przewozami regionalnymi.
- Ocena i nadzór realizacji świadczonych przez przewoźników przewozów autobusowych.

W zakresie promowania rozwoju komunikacji publicznej.

- Promowanie komunikacji publicznej na trasach prowadzących do obszarów prawnie chronionych poprzez między innymi ograniczanie dostępu samochodów osobowych.

W zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej i jakości usług transportowych.

- Opracowanie programów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (na przykład GAMBIT), co powinno być realizowane na bieżąco ze środków własnych i pomocowych.
- Opracowanie programu kompleksowej obsługi komunikacji publicznej w województwie. Niezbędne jest przeprowadzenie badań oraz bieżący monitoring podmiotów transportowych funkcjonujących na rynku.
- Opracowanie programu w zakresie ułatwień w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych. Program realizowany ze środków własnych i pomocowych, z okresem realizacji z chwili uzyskania środków finansowych.

W zakresie integracji sieci i połączeń transportowych.

- 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 Kalinińskim.

W zakresie oddziaływania władz samorządowych na koordynację przewozów.

- Organizacja i koordynacja przewozów pasażerskich przez samorzady: wojewódzkie, powiatowe i gminne w zakresie:
  - w autobusowej komunikacji publicznej,
  - przewozów autobusowych i kolejowych.
- Wprowadzenie przez władze samorządowe procedur przetargowych wylaniania operatorów do obsługi niektórych ważniejszych linii autobusowych.
- Opracowanie i wdrożenie systemu informatycznego wspomagającego Urząd Marszałkowski w pełnieniu wyznaczonych zadań.

**W zakresie przewozu ładunków transportem drogowym** za priorytetowe uznaje należy promowanie „bezpiecznego transportu towarów niebezpiecznych”, wraz z wypracowaniem systemu monitoringu tych przewozów. Niezbędne są w tym celu przeprowadzanie szkoleń wśród przewoźników i spedytorów, z drugiej zaś strony skuteczny nadzór i kontrola przewozów (zgodnie z projektem ustawy o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych).

## 2.2. Strategia długoterminowa do 2015 roku

Do roku 2015 przewozy pasażerów publicznym transportem drogowym nie będą miały tendencji wzrostowej, której można oczekiwać tylko w transporcie indywidualnym.

Nastąpi kontynuacja wcześniej podjętych zadań w oparciu o realizowany cel główny i cele podstawowe. Celem strategii długookresowej jest osiągnięcie głównego celu, czyli

stanu zrównowazenia systemu transportowego pod wzgledem ekonomicznym, technicznym i srodowiskowym.

Wlaczanie w struktury unijne oznacza stosowanie tych samych regul w polskim transporcie. Naleza do nich miedzy innymi:

- Dazenie do „trwalego rozwoju” transportu drogowego przewozów i ladunków w województwie (trwała zrównowazona mobilnosc powinna uwzgledniac aspekty gospodarcze, społeczne i ekologiczne, przy czym wieksza waga nalezy przywiazrywac do wydajnosci i jakosci anizeli ilosci przewozów).
- Zmniejszanie udzialu ruchu samochodów osobowych na korzysc transportu publicznego.
- Zwiakszenie atrakcyjnosci komunikacji zbiorowej poprzez podnoszenie jakosci obslugi przewozu i odprawy podrózných.
- Dalsza liberalizacja, czyli otwarcie rynku przewozowego dla przewozników z wszystkich krajów, wprowadzenie jednolitych regulacji rynkowych Unii.
- Rozszerzenie przepisów dotyczacych konkurencji na przedsiebiorstwa publiczne i prywatne (projekt Rozporzadzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy), zgodnie z Unijna zasada wolnosci swiadczenia uslug na rynku komunikacji zbiorowej (standardowe kontrakty na uslugi wykonywane wedlug zobowiazan do swiadczenia uslug publicznych).
- Zrównowazenie systemu poprzez eliminowanie waskich gardel i zwiakszenie bezpieczenstwa na drogach województwa, zgodnie z zaleceniem Bialej Ksiegi, okreslajacej strategie rozwoju transportu w Unii Europejskiej. Planuje sie również rozwój sieci dróg zapewniajacych swobodny dostep do transeuropejskiej sieci transportowej.
- Dzialania majace na celu budowe drogi ekspresowej „Via Baltica” biegnacej przez województwo podlaskie wzdluz I Paneuropejskiego Korytarza transportowego (Helsinki) – Tallin – Ryga – Kowno – Bialystok – Warszawa, z odgalezieniem Ryga – Kaliningrad – Gdansk (polski odcinek tej drogi Szypliszki – Suwalki – Bialystok – Warszawa).
- Wlaczanie województwa podlaskiego w zachodnioeuropejska koncepcje zintegrowanych systemów transportowych, zapewniajacych w przewozach pasazerskich uslugi w systemie „od drzwi do drzwi”, a w przewozach ladunków – transport kombinowany.
- Wrazanie nowoczesnych systemów transportu, w tym wyposazenia systemu transportu materialów niebezpiecznych w system GPS.
- Stopniowe upraszczanie przepisów celnych i odpraw granicznych na polskiej granicy wschodniej. Po rozszerzeniu Unii, panstwa w niej zrzeszone beda szukaly nowych kontaktów politycznych i gospodarczych z Rosja i bylými krajami ZSRR.

Tendencje do konsolidacji przewozników w ramach procesów globalizacji moga doprowadzic w przyszosci do sytuacji, gdzie oprócz operatorów w niszach lokalnych dominowac moze kilku duzych podmiotów gospodarczych.

### **2.3. Monitoring realizacji programu**

Monitoring czyli ciagla obserwacja i nadzór nad realizacja wykonania programów rozwoju transportu przez Urzad Marszalkowski winien byc prowadzony w sposób systemowy, tzn. przez wytypowana juz do monitorowania strategii rozwoju województwa jednostke, która jest Komitet Monitorujacy lub specjalnie do tego utworzona nowa jednostke.

W celach kontrolnych opracowywać należy coroczne sprawozdania z realizacji strategii z uwzględnieniem raportu o stanie transportu w województwie. Podstawa do opracowania sprawozdania będą informacje dostarczane przez podmioty odpowiedzialne za realizację poszczególnych zadań. Pod pojęciem podejścia systemowego rozumiemy wszechstronną analizę współzależności zjawisk, przy wykorzystaniu specjalnego instrumentarium ekonomicznego i informatycznego. Instrumentarium informatycznym może być np. MS Project firmy Microsoft i niezbędne do tego wyposażenie, ekonomicznym zaś specjalnie wypracowane standardowe procedury oceny wykonania poszczególnych fragmentów (części – etapów) poszczególnych programów. Do monitoringu można wykorzystać rozbudowane o części analityczno – opisowe matryce logiczne, których opracowywanie jest wymagane, jeżeli będziemy chcieli wykorzystać do współfinansowania środki z Unii Europejskiej.

Dla oceny przebiegu oraz efektów wdrażania strategii rozwoju transportu samochodowego, stosować można mierniki ilościowe, względnie jakościowe. Systematyczna analiza wskaźników pozwoli na ewentualne korekty realizowanych programów. Proponuje się stosowanie, w zależności od realizowanych celów bądź programów, następujące mierniki oceny realizacji strategii:

- Zmiany w przepływie osób i towarów – określane w wielkości przewozów lub pracy przewozowej (%).
- Wskaźnik dynamiki wzrostu mobilności podróżujących transportem autobusowym - przejazdy/1 mieszkańca (%).
- Wzrost długości i ilości linii autobusowych (krajowych i międzynarodowych).
- Wzrost wydatków samorządów: wojewódzkiego, powiatowych i gminnych na rozwój i promocje komunikacji publicznej – w zł.
- Wzrost wysokości dopłat dla przewoźników z tytułu strat powstałych z honorowania ustawowych ulg za przejazdy publiczną komunikacją autobusową – w zł.
- Zwiększone przychody przewoźników z tytułu działalności przewozowej – w zł (%).
- Dynamika liczby osób (turystów) przekraczających granice (%).
- Dynamika liczby pojazdów przekraczających granice (%).
- Wskaźnik rozwoju motoryzacji - w samochodach osobowych /1000 ludności.
- Wskaźnik średniorocznego dobowego ruchu na drogach – SDR (dla pojazdów osobowych, ciężarowych i autobusów itp.).
- Zmniejszenie liczby wypadków – wypadki /10 tys. pojazdów silnikowych (zabici i ranni).
- Porównanie przeciętnych prędkości w km/godz.
- Skrócenie czasu podróżowania (czas przesiadki, oczekiwania na połączenie) – w godz.
- Zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia w ruchu pojazdów silnikowych – (dB w %).
- Wskaźniki dynamiki zatrudnienia w transporcie samochodowym.
- Dynamika liczby podmiotów gospodarczych zatrudnionych w transporcie.

Powyższe mierniki, jeżeli jest to potrzebne i zasadne można stosować na różnym poziomie agregacji, w stosunku do województwa, powiatu lub gminy, jak też w porównaniu z miernikami dla całego kraju. W tym celu niezbędne jest gromadzenie stosownych informacji z GUS, WUS oraz od przewoźników. Możliwe jest również korzystanie z informacji regionalnych stowarzyszeń przewoźników lub jednostek naukowo – badawczych.

## Rozdział IX

### **Spodziewane korzyści wdrożenia podstawowych celów i zadań polityki transportowej w zakresie rozwoju transportu drogowego dla województwa i kraju**

Rozwój systemu transportowego województwa poprzez rozbudowę infrastruktury drogowej i rozwój usług przewozowych niesie za sobą wiele korzyści w różnych sferach, które mają przeważnie niewymierny charakter. Do najważniejszych korzyści należą przede wszystkim:

- Usprawnienie obsługi podróżnych korzystających z usług publicznego transportu autobusowego w województwie.
- Usprawnienie koordynacji i organizacji przewozów autobusowych w regionie.
- Lepsze skomunikowanie przewozów autobusowych z kolejowymi oraz w ramach podsystemów przewozów autobusowych (miejskich, podmiejskich, regionalnych itp.).
- Polepszenie bezpieczeństwa przewozu, mniejsza liczba wypadków drogowych.
- Poprawa bezpieczeństwa przewozu transportem drogowym ładunków niebezpiecznych.
- Poprawa dostępności do sieci połączeń autobusowych, umożliwiająca nawiązywanie różnego typu kontaktów, w tym również zagranicznych.
- Zwiększenie dostępności do miejscowości atrakcyjnych turystycznie, obiektów kultury, sportu, względnie obiektów kultury itp.
- Poprawa warunków obsługi i przebywania na dworcach pasażerów.
- Usprawnienie obsługi potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych.
- Skrócenie czasu podróży oraz czasu dostawy ładunków, wynikające z poprawy jakości oferowanych usług i umożliwienia podniesienia efektywności ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych, jak i korzystających z tych usług.
- Poprawa standardów wynikających z konieczności przestrzegania norm ekologicznych – ochrony środowiska (dla taboru i infrastruktury).
- Intensyfikacja rozwoju gospodarczego i społecznego regionu.
- Powstanie nowych miejsc pracy związanych z rozbudową infrastruktury drogowej;
- Powstanie nowych miejsc pracy związanych z obsługą ruchu turystycznego.





## Podsumowanie

W Programie określone zostały kierunki rozwoju transportu samochodowego w województwie do 2005 roku, z perspektywą do 2015 roku. Na podstawie analizy uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych przedstawiono diagnozę stanu transportu samochodowego wraz ze wskazaniem silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń. Pozwoliło to w efekcie na wyznaczenie celów i priorytetów rozwoju transportu samochodowego województwa w ramach strategii średnio i długoterminowej.

Z przeprowadzonej analizy rynku przewozowego wynika, że transport drogowy jest gałęzią dominującą. Z racji położenia województwa, duży udział w ruchu drogowym stanowią międzynarodowe przewozy ładunków, w tym przewozy tranzytowe. Tak jak w całym kraju, rynek charakteryzuje się rozproszeniem funkcjonujących na nim przewoźników drogowych. W przewozach pasażerskich, podstawowy trzon stanowią Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej.

W opracowanych prognozach do 2015 roku przewidziano wzrost przewozów samochodami osobowymi, przy jednocześnie nieznacznej dynamice pracy przewozowej, a nawet spadku przewozów pasażerów transportem publicznym. W rozpatrywanym horyzoncie czasowym, prognozuje się natomiast znaczący przyrost drogowych przewozów ładunków, co spowoduje dalszy wzrost natężenia ruchu i w konsekwencji może doprowadzić do powstania, już i tak występujących na drogach województwa tzw. „wąskich gardeł”.

Dla ograniczania tych niekorzystnych tendencji, w Programie zaproponowano wdrożenie strategii zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju systemu transportu w województwie. Oznacza to wykorzystanie walorów transportu drogowego, przy jednoczesnym spełnieniu przez te gałęzie wymogów ochrony środowiska naturalnego i bezpieczeństwa. Transport drogowy przyczyni się do zintegrowania województwa z systemem połączeń krajowych i międzynarodowych, szczególnie zaś do włączenia w struktury systemu transportowego Unii Europejskiej.

W strategii rozwoju transportu drogowego dla województwa, określono cele podstawowe, przy uwzględnieniu zasad gospodarki rynkowej, w oparciu o które funkcjonują przewoźnicy drogowi. Cele te wynikają z ustawowych obowiązków władz samorządowych i dotyczą między innymi racjonalizacji świadczonych usług przewozowych, przy jednoczesnym wsparciu finansowym samorządu dla wybranych przewozów. Władze samorządowe mają organizować i koordynować przewozy pasażerskie. Zrównoważony rozwój wymaga ponadto podjęcia działań promujących rozwój autobusowej komunikacji publicznej.

Tak postawione cele będą sukcesywnie realizowane, w miarę pozyskanych środków finansowych. Z powodu ograniczonej ilości środków finansowych wyznaczono priorytety, do których w zakresie przewozów osobowych należy uznać: organizację i koordynację przewozów, badanie rynku w regionie, działania wpływające na poprawę bezpieczeństwa na drogach, oraz działania związane z ochroną terenów prawnie chronionych poprzez preferowanie komunikacji publicznej. Odrebnym problemem jest konieczność konsolidacji i przekształcenia własnościowych podmiotów transportowych w celu poprawy ich konkurencyjności z chwilą otwarcia polskiego rynku po wstąpieniu do Unii Europejskiej.

Dla osiągnięcia zamierzonych celów w Programie rozpisano równoległe do realizacji wielu zadań. Podstawowym jest organizowanie i szeroko rozumiane koordynowanie przewozów w publicznej komunikacji autobusowej i kolejowej, tak w relacjach regionalnych

jak i międzyregionalnych. Dla wspomagania tych zadań przez Urząd Marszałkowski konieczne jest stworzenie między innymi nowoczesnego systemu informatycznego o tych przewozach. Potrzeby ruchu drogowego osób i ładunków wymagają rozbudowy i modernizacji sieci dróg oraz drogowych przejść granicznych, zgodnie z unijnymi standardami, w tym najważniejszej dla województwa drogi krajowej „Via Baltica” przebiegającej w I Korytarzu Paneuropejskim. W zakresie transportu ładunków, obok wspomnianej już rozbudowy i modernizacji dróg, ważnym zadaniem jest poprawa bezpieczeństwa przewozu przez województwo ładunków niebezpiecznych.

Realizacja rekomendowanych zadań wymaga dodatkowych rozwiązań prawno - organizacyjnych, takich jak m.in. ustawowe regulacje zasad wykonywania transportu publicznego, czy przewozów towarów niebezpiecznych. Innym problemem jest przygotowanie środków finansowych warunkujących wykorzystanie funduszy pomocowych z Unii Europejskiej. Warunkiem pozyskania tych ostatnich jest bowiem posiadanie własnych środków dla współfinansowania programów. Wdrażanie opracowanych programów, zgodnie z unijnymi zasadami wymagać będzie monitoringu oraz prawidłowego zarządzania realizacją projektów.

Wdrożenie Programu niesie dla województwa wielostronne korzyści, pozwala bowiem na usprawnienie obsługi podróżnych, poprawę dostępności komunikacyjnej jak też na zintensyfikowanie rozwoju gospodarczego i społecznego regionu. Dobrze zorganizowany i zarządzany transport drogowy umożliwi rozwój gospodarczy, przyciągnięcie nowych inwestycji, a przez to niwelowanie różnic w poziomie gospodarczym i tym samym w poziomie życia ludności województwa w stosunku do najbogatszych regionów w kraju.

# **ZALACZNIK NR 1**

## Wykaz ważniejszych aktów prawnych

**Do szczególnie istotnych aktów prawnych w zakresie przewozów transportu drogowego w Polsce należą:**

- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe<sup>30</sup>;
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego<sup>31</sup>.

**Ponieważ województwo podlaskie graniczy z państwami sąsiednimi, wobec tego pewne znaczenie mają także umowy międzynarodowe z państwami, które objęte są „obszarem oddziaływania metropolii białostockiej”<sup>32</sup>, dotyczące międzynarodowych przewozów drogowych:**

- Umowa między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Ukrainy o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzona w Warszawie dnia 18 maja 1992 r.<sup>33</sup>;
- Umowa między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Republiki Lotewskiej o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzona w Rydze dnia 1 lipca 1992 r.<sup>34</sup>;
- Umowa między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Republiki Litewskiej o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzona w Szczecinie dnia 18 marca 1992 r.<sup>35</sup>;
- Umowa między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Republiki Estońskiej o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzona w Tallinie dnia 9 września 1999 r.<sup>36</sup>;
- Umowa między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Republiki Białorusi o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzona w Minsku dnia 20 maja 1992 r.<sup>37</sup>

---

<sup>30</sup> Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 6, z późn. zm.

<sup>31</sup> Dz. U. 1992 r. Nr 54 poz. 254, z późn. zm..

<sup>32</sup> Sformułowanie z dokumentu: „Strategia Rozwoju Białegostoku – Synteza”

([http://www.city.bialystok.pl/strateg/strat\\_2.htm](http://www.city.bialystok.pl/strateg/strat_2.htm)).

<sup>33</sup> M.P. z 2002 r. Nr 6 poz. 125 (oraz Oświadczenie Rządowe z dnia 26 września 2001 r. w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Ukrainy o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzonej w Warszawie dnia 18 maja 1992 r., M.P. z 2002 r. Nr 6 poz. 126).

<sup>34</sup> M.P. z 2001 r. Nr 46 poz. 753 (oraz Oświadczenie Rządowe z dnia 26 września 2001 r. w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Republiki Lotewskiej o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzonej w Rydze dnia 1 lipca 1992 r., M.P. z 2001 r. Nr 46 poz. 754).

<sup>35</sup> M.P. z 2001 r. Nr 46 poz. 751 (oraz Oświadczenie Rządowe z dnia 26 września 2001 r. w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Republiki Litewskiej o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzonej w Szczecinie dnia 18 marca 1992 r. M.P. z 2001 r. Nr 46 poz. 752).

<sup>36</sup> M.P. z 2001 r. Nr 46 poz. 747 (oraz Oświadczenie Rządowe z dnia 26 września 2001 r. w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rzadem Rzeczypospolitej Polskiej a Rzadem Republiki Estońskiej o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzonej w Tallinie dnia 9 września 1992 r., M.P. z 2001 r. Nr 46 poz. 748).

### **Miedzynarodowe umowy i konwencje dotyczace transportu drogowego**

- Konwencja o umowie miedzynarodowego przewozu drogowego towarów. (CMR), Genewa, 1956.05.19 z późniejszymi zmianami;<sup>38</sup>
- Umowa europejska dotyczaca miedzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR). Genewa 1957.09.30, z późniejszymi zmianami;<sup>39</sup>
- Konwencja celna dotyczaca miedzynarodowego przewozu towarów z zastosowaniem karnetów TIR (Konwencja TIR) Genewa 1957.11.14, z późniejszymi zmianami;<sup>40</sup>
- Umowa Europejska dotyczaca pracy załóg pojazdów wykonujacych miedzynarodowe przewozy drogowe (AETR);<sup>41</sup>
- Umowa INTERBUS w sprawie miedzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami, która bedzie obowiazywac polskich przewoźników do chwili uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej.

---

<sup>37</sup> M.P. z 2001 r. nr 46 poz. 743 (oraz Oświadczenie Rządowe z dnia 26 września 2001 r. w sprawie zatwierdzenia Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białorus o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzonej w Minsku dnia 20 maja 1992 r., M.P. z 2001 Nr 46 poz. 744).

<sup>38</sup> Dz. U. z 1962 r., Nr 49, poz. 238.

<sup>39</sup> Dz. U. z 1999 r., Nr 30, poz. 287.

<sup>40</sup> Dz. U. z 1984 r., Nr 17, poz. 76.

<sup>41</sup> Dz. U. z 1999 r., Nr 94, poz. 1086.



# ZALACZNIK NR 2

## Spis tabel:

<b>Tabela 1.</b> Obszary funkcjonalne w województwie podlaskim .....	94
<b>Tabela 2.</b> Krajowe przewozy pasażerów .....	95
<b>Tabela 3.</b> Tabor samochodowy w województwie podlaskim .....	96
<b>Tabela 4.</b> Specjalistyczny tabor samochodowy w województwie podlaskim – naczepy i przyczepy ciężarowe.....	97
<b>Tabela 5.</b> Wielkość i struktura ładunków eksportowanych transportem samochodowym z województwa podlaskiego w 1999 r. wg państw (w tonach) .....	98
<b>Tabela 6.</b> Wielkość i struktura ładunków eksportowanych transportem samochodowym z województwa podlaskiego w 1999 r. wg urzędów celnych, w których dokonano nadania ładunków (w tonach) .....	100
<b>Tabela 7.</b> Wielkość i struktura ładunków importowanych transportem samochodowym do województwa podlaskiego w 1999 r. wg państw (w tonach) .....	102
<b>Tabela 8.</b> Wielkość i struktura ładunków importowanych transportem samochodowym do województwa podlaskiego w 1999 r. wg urzędów celnych, w których dokonano odbioru ładunków (w tonach) .....	104
<b>Tabela 9.</b> Przewozy ładunków transportem drogowym w imporcie, przez przejścia drogowe województwa podlaskiego, według państw nadania w 1999 r. (tony) .....	106
<b>Tabela 10.</b> Przewozy ładunków transportem drogowym w eksporcie, przez przejścia drogowe województwa podlaskiego, według państw odbioru w 1999 r. (tony) .....	107
<b>Tabela 11.</b> Ruch graniczny na przejściu w Budzisku w latach 1997 – 2001 .....	108
<b>Tabela 12.</b> Ruch graniczny na przejściu w Ogrodnikach w latach 1997 – 2001.....	109
<b>Tabela 13.</b> Ruch graniczny na przejściu w Kuznicy Białostockiej w latach 1997 – 2001 .....	110
<b>Tabela 14.</b> Ruch graniczny na przejściu w Bobrownikach w latach 1997 – 2001 .....	111
<b>Tabela 15.</b> Ruch graniczny na przejściu w Polowcach w latach 1997 – 2001.....	112
<b>Tabela 16.</b> Prognoza natężenia ruchu w województwie podlaskim wg powiatów, wg prognozy „Transprojektu” .....	113
<b>Tabela 17.</b> Prognoza natężenia ruchu pasażerskiego w województwie podlaskim wg dróg, wg prognozy „Transprojektu” .....	115
<b>Tabela 18.</b> Prognoza natężenia ruchu towarowego w województwie podlaskim wg dróg, wg prognozy „Transprojektu” .....	116
<b>Tabela 19.</b> Czynniki generujące transport towarowy w 2000 r. - wartości bezwzględne .....	117
<b>Tabela 20.</b> Ranking powiatów w 2000 r.- czynniki generujące transport towarowy – wskaźnik .....	117
<b>Tabela 21.</b> Czynniki generujące transport pasażerski w 2000 r. - wartości bezwzględne .....	118
<b>Tabela 22.</b> Ranking powiatów w 2000 r.- czynniki generujące transport pasażerski - wskaźnik. ....	119
<b>Tabela 23.</b> Prognoza demograficzna ludności województwa podlaskiego według wieku oraz powiatów do 2020 roku - w tys. osób.....	120

**Tabela 1.** Obszary funkcjonalne w województwie podlaskim

Nazwa obszaru		Powierzchnia w km <sup>2</sup>	struktura	Stan ludności wg faktycznego miejsca zamieszkania 31 XII ogółem / osoba		Pracujący ogółem	struktura	Jednostki zarejestrowane w systemie REGON ogółem	struktura
PÓLNOCNY	ogółem	3 987	20%	187 692		29 368	16%	12 616	16%
	w tym Suwałki			37%		58%		51%	
CENTRALNY	ogółem	6 515	32%	548 662		107 790	47%	45 548	57%
	w tym Białystok			52%		75%		69%	
ZACHODNI	ogółem	5 309	26%	252 164		25 188	22%	12 613	16%
	w tym Łomża			26%		56%		45%	
POLUDNIOWO-WSCHODNI		4 469	22%	167 498		24 350	14%	9 455	13%
Nazwa obszaru		Użytki rolne w tys. ha	struktura	grunty orne w tys. ha	struktura	Powierzchnia prawnie chroniona w tys. ha	struktura	Nakłady inwestycyjne na ochronę środowiska (ceny bieżące) w mln zł:	struktura
PÓLNOCNY	ogółem	204,9	17%	139,3	18%	224	28%	23	15%
	w tym Suwałki					18%		33%	
CENTRALNY	ogółem	370,6	31%	231	29%	356	45%	58	38%
	w tym Białystok					45%		60%	
ZACHODNI	ogółem	368,6	31%	255,5	32%	79	10%	53	35%
	w tym Łomża					1%		70%	
POLUDNIOWO-WSCHODNI		256,9	21%	169,5	21%	131	17%	18	12%

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



**Tabela 2.** Krajowe przewozy pasażerów.

lata	Przedsiębiorstwa przewozu osób		komunikacja krajowa*										
			Ogółem	w tym									
				regularna					nieregularna				
				Ogółem	w tym: rodzaje biletów						ogółem	w tym	
					bilety jednorazowe	bilety miesięczne				pracownicze		turystyczne	
ogółem	w tym												
			ogółem	pracownicze	szkolne								
2000r.	POLSKA	<b>ogółem</b>	952 709 000	828 610 000	402 019 000	426 591 000	100 920 000	325 671 000	125 905 000	92 149 000	33 756 000		
		w tym PPKS	886 164 000	800 054 000	385 508 000	414 546 000	97 718 000	316 828 000	86 882 000	58 489 000	28 393 000		
		<b>woj. podlaskie**</b>	29 731 000	28 072 000	13 444 000	14 628 000	2 437 000	12 191 000	1 659 000	bd	1 659 000		
2001r.	PPKS w	Białymstoku	9 140 555	8 917 166	4 625 725	4 291 441	1 020 280	3 271 160	223 389	11 148	212 240		
		Zambrowie	3 102 992	3 072 957	1 436 391	1 636 566	136 344	1 500 222	30 035	0	30 035		
		Lomży	4 182 744	4 126 115	2 188 872	1 937 243	172 971	1 764 272	56 629	0	56 629		
		Siemiatyczach	3 043 708	2 068 968	1 034 968	1 034 000	94 960	939 040	974 740	0	974 740		
		Suwałkach	6 891 761	6 719 277	3 264 000	3 455 277	410 445	3 044 832	172 484	0	172 484		
		Bielsku Podlaskim	1 395 220	1 367 850	885 206	482 644	55 464	427 180	27 370	0	27 370		
		<b>RAZEM ankietowane PPKS</b>	27 756 981	26 272 334	13 435 162	12 837 171	1 890 464	10 946 706	1 484 647	11 148	1 473 498		

bd: brak danych

w przypadku danych dla Polski oraz wszystkich PPKS w kraju, dane odnośnie przewozów regularnych i nieregularnych obejmują także komunikacje międzynarodowa, dlatego też struktura tych przewozów nie sumuje się do 100%.

\*\*bez przedsiębiorstw komunikacji miejskiej

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

**Tabela 3.** Tabor samochodowy w województwie podlaskim

liczba pojazdów				ogółem	w tym eksploatowanych zarobkowo**		razem				
					ogółem	struktura	sektor publiczny	struktura %	sektor prywatny	struktura %	
2000r.	<b>ogółem</b>			<b>115 714</b>	<b>305</b>	<b>0,3%</b>	<b>3 867</b>	<b>3,3</b>	<b>111 847</b>	<b>96,7</b>	
	w tym	samochody ciężarowe*	<b>ogółem</b>		<b>35 725</b>	<b>205</b>	<b>0,6%</b>	<b>2 660</b>	<b>7,4</b>	<b>33 065</b>	<b>92,6</b>
			w tym o ładowności:	do 2ton	26 538			1 347	5,1	25 191	94,9
				2-8ton	7 504			1 154	15,4	6 350	84,6
		pow.8ton		1 683	159			9,4	1 524	90,6	
	ciągniki	<b>ogółem</b>		<b>79 989</b>	<b>100</b>	<b>0,1%</b>	<b>1 207</b>	<b>1,5</b>	<b>78 782</b>	<b>98,5</b>	
		w tym:	siodlowe	2 084	<b>100</b>	<b>4,8%</b>	222	10,7	1 862	89,3	
rolnicze			77 879	bd	bd	983	1,3	76 896	98,7		
1999r.	<b>ogółem</b>			<b>105 002</b>	<b>365</b>	<b>0,3%</b>					
	w tym	samochody ciężarowe*	<b>ogółem</b>		<b>30 408</b>	<b>245</b>	<b>0,8%</b>				
			w tym o ładowności:	do 2ton	21 921						
				2-8ton	6 963						
		pow.8ton		1 524							
	ciągniki	<b>ogółem</b>		<b>74 594</b>	<b>120</b>	<b>0,2%</b>					
		w tym:	siodlowe	1 909	<b>120</b>	<b>6,3%</b>					
rolnicze			72 675	bd	bd						
2000r./1999r.	<b>ogółem</b>			<b>110%</b>	<b>84%</b>						
	w tym	samochody ciężarowe*	<b>ogółem</b>		<b>117%</b>	<b>84%</b>					
			w tym o ładowności:	do 2ton	121%						
				2-8ton	108%						
		pow.8ton		110%							
	ciągniki	<b>ogółem</b>		<b>107%</b>	<b>83%</b>						
		w tym:	siodlowe	109%	<b>83%</b>						
rolnicze			107%	bd	bd						

bd: brak danych \*bez samochodów ciężarowo-osobowych \*\*przez przedsiębiorstwa powyżej 9 zatrudnionych  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

**Tabela 4.** Specjalistyczny tabor samochodowy w województwie podlaskim – naczepy i przyczepy ciężarowe

liczba naczep i przyczep				ogółem	w tym eksploatowanych zarobkowo***		razem			
					ogółem	struktura	sektor publiczny	struktura%	sektor prywatny	struktura%
2000r.	<b>ogółem</b>			<b>13 272</b>	<b>216</b>	<b>1,6%</b>	<b>1 434</b>	<b>10,8</b>	<b>11 838</b>	<b>89,2</b>
	w tym	naczepy ciężarowe	<b>ogółem</b>	<b>2 351</b>	<b>114</b>	<b>4,8%</b>	<b>299</b>	<b>12,7</b>	<b>2 052</b>	<b>87,3</b>
			w tym specjalizowane*:	1 230			219	17,8	1 011	82,2
		przyczepy ciężarowe	<b>ogółem</b>	<b>10 850</b>	<b>102</b>	<b>0,9%</b>	<b>1 112</b>	<b>10,2</b>	<b>9 738</b>	<b>89,8</b>
			w tym specjalizowane**:	4 696			612	13,0	4 084	87,0
przyczepy niskopodwoziowe		<b>71</b>	bd	bd	<b>23</b>	<b>32,4</b>	<b>48</b>	<b>67,6</b>		
1999r.	<b>ogółem</b>			<b>13 377</b>	<b>262</b>	<b>2,0%</b>				
	w tym	naczepy ciężarowe	<b>ogółem</b>	<b>2 157</b>	<b>129</b>	<b>6,0%</b>				
			w tym specjalizowane*:	1 024						
		przyczepy ciężarowe	<b>ogółem</b>	<b>11 126</b>	<b>133</b>	<b>1,2%</b>				
			w tym specjalizowane**:	5 017						
przyczepy niskopodwoziowe		<b>94</b>	bd	bd						
2000r./1999r.	<b>ogółem</b>			<b>99%</b>	<b>82%</b>					
	w tym	naczepy ciężarowe	<b>ogółem</b>	<b>109%</b>	<b>88%</b>					
			w tym specjalizowane*:	<b>120%</b>						
		przyczepy ciężarowe	<b>ogółem</b>	<b>98%</b>	<b>77%</b>					
			w tym specjalizowane**:	<b>94%</b>						
przyczepy niskopodwoziowe		<b>76%</b>	bd							

bd: brak danych \*cysterny, chłodnie i izotermiczne, do przewozu kontenerów \*\*samowyladowcze, cysterny, chłodnie i izotermiczne

\*\*\*przez przedsiębiorstwa powyżej 9 zatrudnionych

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

**Tabela 5.** Wielkość i struktura ładunków eksportowanych transportem samochodowym z województwa podlaskiego w 1999 r. wg państw (w tonach).

Państwo odbioru	Grupy towarowe wg NSTR w tonach								Ogółem
	Produkty rolne	Produkty spożywcze	Paliwa stałe	Metale i wyroby	Surowce mineralne i budowlane	Nawozy	Wyroby chemiczne	Wyroby przemysłowe	
Afganistan	16,00	-	-	-	-	-	-	-	16,00
Algeria	-	-	-	1,03	-	-	-	-	1,03
Arabia Saudyjska	98,00	2,00	-	-	-	-	-	-	100,00
Argentyna	-	-	-	-	-	-	-	2,21	2,21
Australia	-	-	-	-	-	-	-	5,31	5,31
Austria	3 984,32	-	-	39,22	-	-	4,48	881,23	4 909,25
Azerbejdżan	330,57	1 241,70	-	9,43	0,17	-	51,50	640,66	2 274,03
Bangladesz	50,00	-	-	-	-	-	-	-	50,00
Belgia	10 921,84	7,00	-	40,86	-	-	4,86	1 410,25	12 384,80
Bhutan	-	-	-	-	-	-	1,63	0,66	2,29
Białoruś	17 750,38	1 439,18	1,05	518,85	151,66	-	954,77	3 230,17	24 046,05
Bosnia i Hercegowina	29,57	-	-	-	-	-	10,98	48,14	88,69
Brazylia	21,79	-	-	-	-	-	-	0,98	22,77
Bulgaria	401,90	369,23	-	0,35	-	-	-	11,60	783,08
Chile	-	-	-	-	-	-	-	3,09	3,09
Chiny	-	-	-	-	-	-	-	0,79	0,79
Chorwacja	95,62	-	-	11,99	-	-	0,00	139,90	247,51
Cypr	1,16	-	-	-	-	-	0,26	2,98	4,40
Czechy	560,16	18,28	-	5,31	-	-	285,42	609,29	1 478,46
Dania	13 276,00	-	-	5,58	-	-	19,02	1 038,16	14 338,76
Dzibuti	-	-	-	-	-	-	-	38,25	38,25
Egipt	134,00	-	-	-	-	-	-	22,20	156,20
Estonia	277,70	1 137,49	3,41	18,80	0,26	-	163,03	1 894,66	3 495,35
Etiopia	-	-	-	-	-	-	-	0,97	0,97
Filipiny	125,00	-	-	-	-	-	-	-	125,00
Finlandia	665,12	-	-	71,31	-	-	31,17	126,00	893,59
Francja	7 242,42	11,10	0,01	559,25	0,01	-	157,97	6 122,99	14 093,74
Ghana	48,00	-	-	-	-	-	-	-	48,00
Grecja	1,36	-	-	-	-	-	-	195,30	196,66
Gruzja	0,26	87,98	-	148,01	-	-	23,52	80,72	340,49
Guam	-	-	-	-	-	-	-	1,10	1,10
Hiszpania	1 422,97	25,98	-	16,03	-	-	34,15	1 693,61	3 192,74
Holandia	13 010,03	128,22	-	466,67	-	-	65,10	4 780,15	18 450,17
Honkong	80,00	-	-	-	-	-	-	9,36	89,36
Indie	50,00	-	-	-	-	-	-	-	50,00
Indonezja	525,00	-	-	-	-	-	-	-	525,00
Irak	-	-	-	-	-	-	-	1,40	1,40
Iran	22,80	-	-	-	-	-	-	-	22,80
Irlandia	-	-	-	-	-	-	0,76	5,61	6,37
Izrael	23,61	-	-	2,52	-	-	-	12,58	38,70
Japonia	1 975,00	-	-	-	-	-	-	4,21	1 979,21
Jemen	24,00	-	-	-	-	-	-	-	24,00
Jordania	0,15	-	-	16,95	-	-	-	2,38	19,48
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	15,26	15,26
Kazachstan	108,65	8,86	0,05	34,65	12,17	-	91,45	1 202,51	1 458,33
Kirgistan	0,19	10,06	-	-	-	-	-	-	10,25
Korea Południowa	80,40	7,54	-	-	-	-	-	4,05	91,99
Kostaryka	-	-	-	-	-	-	-	5,95	5,95
Kuwejt	-	-	-	-	-	-	-	8,74	8,74

Tabela 5. cd.

Państwo odbioru	Grupy towarowe wg NSTR w tonach								Ogółem
	Produkty rolne	Produkty spożywcze	Paliwa stałe	Metale i wyroby	Surowce mineralne i budowlane	Nawozy	Wyroby chemiczne	Wyroby przemysłowe	
Liban	7,00	-	-	-	-	-	-	0,29	7,29
Liberia	-	-	-	0,09	-	-	1,44	0,38	1,90
Libia	2,70	4,83	-	-	-	-	1,74	1,20	10,47
Liechtenstein	22,60	-	-	-	-	-	0,00	67,05	89,65
Litwa	13 836,00	6 631,99	59,20	783,94	666,07	108,40	6 339,70	6 595,66	35 020,94
Luksemburg	-	-	-	-	-	-	-	13,34	13,34
Lotwa	3 653,02	3 192,73	34,95	115,63	1,32	0,02	1 246,28	1 402,91	9 646,86
Macedonia	-	33,41	-	-	-	-	-	-	33,41
Malezja	150,00	-	-	-	-	-	-	8,28	158,28
Mali	13,16	-	-	-	-	-	-	-	13,16
Moldawia	441,32	81,62	-	0,30	-	-	3,56	15,01	541,80
Niemcy	71 686,56	695,40	-	2 771,53	7,10	-	575,01	15 080,58	90 816,18
Niger	96,00	-	-	2,10	-	-	-	-	98,10
Niue	0,73	3,10	-	-	-	-	-	-	3,82
Norwegia	337,76	-	-	9,62	-	-	34,19	100,24	481,81
Nowa Zelandia	-	-	-	-	-	-	-	2,81	2,81
Oman	-	-	-	-	-	-	-	10,07	10,07
Pakistan	125,00	-	-	-	-	-	-	-	125,00
Portugalia	0,89	-	-	-	-	-	0,40	34,03	35,31
Rep. Pol. Afryki	-	-	-	-	-	-	-	4,23	4,23
Rosja	20 036,07	9 793,90	80,11	526,92	11,26	0,16	1 220,51	3 637,53	35 306,46
Rumunia	0,00	69,84	-	0,28	-	-	0,49	200,34	270,95
Seszele	-	-	-	-	-	-	-	0,32	0,32
Singapur	-	-	-	-	-	-	-	6,29	6,29
Slowacja	835,15	-	-	0,38	-	-	3,90	160,04	999,48
Slowenia	21,63	-	-	-	-	-	-	5,15	26,78
St. Lucia	-	-	-	-	-	-	-	4,85	4,85
Stany Zjednoczone	103,29	811,77	-	5,68	-	-	0,12	164,11	1 084,97
Syria	156,25	-	-	-	-	-	-	-	156,25
Szwajcaria	336,40	312,96	-	2,48	-	-	0,19	819,38	1 471,41
Szwecja	1 157,83	0,81	-	22,26	-	-	0,00	471,93	1 652,84
Tajlandia	100,00	-	-	-	-	-	-	-	100,00
Tajwan	-	-	-	-	-	-	-	1,13	1,13
Togo	16,00	-	-	-	-	-	-	-	16,00
Turcja	51,76	-	-	-	-	-	1,40	11,68	64,84
Turkmenistan	-	101,96	-	-	-	-	-	-	101,96
Ukraina	2 689,48	118,63	0,09	96,33	1,34	-	462,86	717,96	4 086,69
Uzbekistan	13,86	10,84	-	-	-	-	-	60,50	85,19
Węgry	291,63	-	-	0,96	-	-	73,62	408,06	774,28
Wielka Brytania	435,79	-	-	4,22	-	-	45,36	4 523,69	5 009,06
Wietnam	322,50	-	-	-	-	-	-	-	322,50
Włochy	13 702,36	19,68	214,80	41,45	-	-	16,53	1 246,47	15 241,28
<b>Razem</b>	<b>203 996,68</b>	<b>26 378,07</b>	<b>393,66</b>	<b>6 350,97</b>	<b>851,36</b>	<b>108,58</b>	<b>11 927,34</b>	<b>60 028,90</b>	<b>310 035,56</b>

Grupe towarowa ładunków wg unijnej klasyfikacji ładunków NSTR

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych z wyciągu z dokumentów SAD z CIHZ za 1999 r.

**Tabela 6.** Wielkość i struktura ładunków eksportowanych transportem samochodowym z województwa podlaskiego w 1999 r. wg urzędów celnych, w których dokonano nadania ładunków (w tonach).

Posterunek celny/graniczny nadania	Grupy towarowe wg NSTR w tonach								Ogółem
	Produkty rolne	Produkty spożywcze	Paliwa stałe	Metale i wyroby	Surowce mineralne i budowlane	Nawozy	Wyroby chemiczne	Wyroby przemysłowe	
Barwinek	500,11	376,19	-	0,87	-	-	14,24	545,28	<b>1 436,69</b>
Bezledy	4 395,33	2 359,77	-	31,75	9,27	-	191,78	408,99	<b>7 396,88</b>
Białystok	36,65	-	-	0,50	-	-	6,08	25,92	<b>69,14</b>
Boboszów	1,10	-	-	-	-	-	-	0,69	<b>1,79</b>
Bobrowniki	4 026,39	426,42	0,08	205,77	39,73	-	276,90	1 128,64	<b>6 103,93</b>
Braniewo	19,43	3,32	60,00	2,34	-	-	26,31	3,82	<b>115,22</b>
Budzisko	22 320,54	11 390,32	94,52	809,49	672,78	99,82	7 102,46	8 948,73	<b>51 438,66</b>
Bydgoszcz	-	-	-	-	-	-	-	5,95	<b>5,95</b>
Chalupki	3,81	-	-	1,62	-	-	19,27	44,97	<b>69,68</b>
Chochółów	0,65	-	-	-	-	-	-	1,35	<b>1,99</b>
Chyżne	1 635,20	220,34	-	8,06	-	-	74,11	590,00	<b>2 527,71</b>
Cieszyn	14 039,31	18,28	110,62	44,26	-	-	248,02	1 303,61	<b>15 764,09</b>
Czeremcha	16,96	-	-	0,01	-	-	1,75	0,54	<b>19,25</b>
Dorohusk	2 295,22	1 042,64	0,05	65,44	1,33	0,10	217,47	975,55	<b>4 597,79</b>
Elbląg	-	-	-	3,40	-	-	1,54	0,93	<b>5,87</b>
Gdańsk	641,01	6,33	-	2,87	0,23	-	16,34	10,43	<b>677,20</b>
Gdynia	4 170,70	436,65	-	60,49	-	-	46,38	448,83	<b>5 163,04</b>
Gorzów Wielkopolski	0,06	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,06</b>
Gronowo	-	-	20,00	-	-	-	0,26	-	<b>20,26</b>
Gubin	642,57	11,44	-	2,62	0,25	-	32,70	418,97	<b>1 108,54</b>
Hrebenne	789,39	460,35	0,04	52,23	0,01	0,06	160,89	165,62	<b>1 628,59</b>
Jakuszyce	9,00	18,00	-	-	-	-	0,77	33,11	<b>60,88</b>
Jedzrychowice	29 339,52	251,83	104,17	285,82	0,46	-	92,54	9 118,62	<b>39 192,95</b>
Kłodzko	-	-	-	-	-	-	-	0,11	<b>0,11</b>
Kolbaskowo	40 191,13	300,16	0,01	1 992,49	1,04	-	253,56	10 182,87	<b>52 921,25</b>
Kolobrzeg	-	-	-	-	-	-	-	24,42	<b>24,42</b>
Kondratów	-	-	-	-	-	-	-	0,05	<b>0,05</b>
Korbielów	-	-	-	2,24	-	-	0,01	1,51	<b>3,76</b>
Kostrzyn	96,08	-	-	45,60	-	-	9,87	130,48	<b>282,02</b>
Koscierzyna	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Kowalewo	-	-	-	-	-	-	-	1,50	<b>1,50</b>
Krajnik Dolny	19,42	-	-	-	-	-	4,51	317,52	<b>341,45</b>
Krosno	20,97	-	-	-	-	-	-	-	<b>20,97</b>
Kudowa Zdrój	607,96	-	-	0,37	-	-	17,96	356,51	<b>982,80</b>
Kukuryki	6 055,69	5 925,68	0,09	400,67	23,20	-	860,60	3 239,68	<b>16 505,61</b>
Kuznica	19 301,20	1 885,05	0,93	505,06	91,44	-	980,53	3 440,61	<b>26 204,81</b>
Lubawka	-	-	-	-	-	-	-	0,20	<b>0,20</b>
Lubieszyn	617,17	142,00	-	0,40	-	-	0,08	113,69	<b>873,34</b>
Lysa Polana	50,99	24,02	-	-	-	-	1,44	28,80	<b>105,25</b>
Malaszewice	-	-	-	-	-	-	-	55,69	<b>55,69</b>
Malaszewice Centralne	-	-	-	-	-	-	-	4,81	<b>4,81</b>
Medyka	144,51	1,50	-	12,27	-	-	20,41	45,55	<b>224,24</b>
Mława	-	-	-	-	-	-	-	19,78	<b>19,78</b>
Mragowo	-	-	-	-	-	-	-	1,40	<b>1,40</b>
Ogrodniki	156,16	184,98	3,04	187,60	3,78	8,60	650,31	1 119,69	<b>2 314,14</b>
Olszyna	3 604,79	24,00	-	15,58	0,25	-	53,58	498,15	<b>4 196,34</b>
Paczków	-	-	-	-	-	-	-	1,20	<b>1,20</b>
Pietraszyn	2,40	-	-	3,12	-	-	6,12	14,51	<b>26,15</b>

Tabela 6. cd.

Posterunek celny/graniczny nadania	Grupy towarowe wg NSTR w tonach								Ogółem
	Produkty rolne	Produkty spożywcze	Paliwa stałe	Metale i wyroby	Surowce mineralne i budowlane	Nawozy	Wyroby chemiczne	Wyroby przemysłowe	
Pietrowice	-	-	-	-	-	-	-	6,75	<b>6,75</b>
Piwniczna	-	-	-	-	-	-	-	0,31	<b>0,31</b>
Polowce	-	0,62	-	-	-	-	-	0,18	<b>0,80</b>
Poznan	0,06	-	-	0,64	-	-	0,05	18,06	<b>18,81</b>
Poznan Lawica	1,44	20,25	-	-	-	-	-	18,29	<b>39,98</b>
Przemysl	-	-	-	6,33	-	-	2,23	3,09	<b>11,65</b>
Rzepin	-	3,36	-	-	-	-	-	169,75	<b>173,11</b>
Rzeszów	-	15,00	-	-	-	-	-	0,08	<b>15,07</b>
Rzeszów Jasionka	-	109,84	-	-	-	-	-	-	<b>109,84</b>
Siemianówka	-	-	-	0,02	-	-	-	1,75	<b>1,77</b>
Sieniawka	4,30	-	-	6,77	-	-	3,47	186,76	<b>201,29</b>
Slawatycze	20,09	-	0,10	21,42	2,49	-	39,60	111,55	<b>195,26</b>
Slubice	7,06	-	-	0,00	-	-	-	16,05	<b>23,11</b>
Slupsk	-	-	-	-	-	-	-	11,89	<b>11,89</b>
Staropole	0,31	-	-	-	-	-	-	-	<b>0,31</b>
Suwalki	-	-	-	0,06	-	-	1,88	1,46	<b>3,40</b>
Szczecin	133,36	-	-	-	-	-	-	1,61	<b>134,97</b>
Szczecin Gumience	424,42	-	-	-	-	-	-	-	<b>424,42</b>
Swiecko	45 532,08	661,89	-	1 552,26	5,12	-	429,39	15 188,72	<b>63 369,46</b>
Swinoujscie	866,69	0,81	-	17,27	-	-	34,16	213,44	<b>1 132,37</b>
Tarnobrzeg	55,00	-	-	-	-	-	-	0,08	<b>55,08</b>
Tarnów	-	12,98	-	-	-	-	1,65	-	<b>14,63</b>
Terespol	40,01	19,05	-	0,45	-	-	11,53	32,87	<b>103,91</b>
Tersepol	438,05	-	-	-	-	-	1,71	1,62	<b>441,38</b>
Trakiszki	172,00	-	-	-	-	-	-	-	<b>172,00</b>
Tuplice	-	-	-	-	-	-	-	7,94	<b>7,94</b>
Walbrzych	-	-	-	-	-	-	0,08	0,45	<b>0,53</b>
Warszawa Okecie	-	-	-	-	-	-	-	0,53	<b>0,53</b>
Węgliniec	40,00	-	-	-	-	-	-	18,94	<b>58,94</b>
Wyszków	-	-	-	-	-	-	-	0,10	<b>0,10</b>
Zawidów	17,20	-	-	-	-	-	-	20,57	<b>37,77</b>
Zebrzydowice	114,75	-	-	-	-	-	-	0,67	<b>115,41</b>
Zgorzelec	377,01	25,00	-	2,85	-	-	12,04	215,30	<b>632,20</b>
Zosin	-	-	-	-	-	-	0,82	-	<b>0,82</b>
Zwardon Skaliste	-	-	-	-	-	-	-	0,12	<b>0,12</b>
Zywiec	1,49	-	-	-	-	-	-	0,71	<b>2,20</b>
<b>Razem</b>	<b>203 996,68</b>	<b>26 378,07</b>	<b>393,66</b>	<b>6 350,97</b>	<b>851,36</b>	<b>108,58</b>	<b>11 927,34</b>	<b>60 028,90</b>	<b>310 035,56</b>

Zródło: Obliczenia własne na podstawie danych z wyciągu z dokumentów SAD z CIHZ za 1999 r.

**Tabela 7.** Wielkość i struktura ładunków importowanym transportem samochodowym do województwa podlaskiego w 1999 r. wg państw (w tonach)

Państwo nadania	Grupy towarowe wg NSTR w tonach								Ogółem
	Produkty rolne	Produkty spożywcze	Paliwa stałe	Metale i wyroby	Surowce mineralne i budowlane	Nawozy	Wyroby chemiczne	Wyroby przemysłowe	
Albania	2,36	-	-	-	-	-	-	-	2,36
Argentyna	50,01	9,60	-	-	-	-	-	-	59,61
Australia	16,75	-	-	-	-	-	0,00	0,28	17,03
Austria	4 805,21	-	-	2,72	-	-	220,87	1 195,05	6 223,85
Bahrajn	-	-	-	-	-	37,20	-	-	37,20
Bangladesz	89,40	-	-	-	-	-	-	0,11	89,51
Belgia	40,31	27,24	64,87	159,62	-	-	3 876,38	4 350,20	8 518,61
Białorus	10 124,07	120,05	31,60	150,13	19 169,80	11 510,75	2 965,46	6 118,88	50 190,74
Brazylia	76,46	2 966,67	-	-	-	-	40,45	1,95	3 085,54
Bulgaria	3,03	11,79	-	0,25	-	-	0,11	122,60	137,77
Chile	13,88	-	-	-	-	-	-	-	13,88
Chiny	97,78	-	-	20,44	-	-	103,55	723,27	945,05
Chorwacja	-	240,71	-	0,02	-	-	-	243,61	484,33
Czechy	666,24	13,69	-	145,79	-	-	537,98	2 511,40	3 875,10
Dania	154,59	-	0,13	23,12	-	-	212,81	362,31	752,96
Egipt	-	-	-	-	-	-	-	0,07	0,07
Estonia	50,12	-	-	2,75	-	-	6,47	252,42	311,75
Etiopia	161,76	-	-	-	-	-	-	-	161,76
Fed. Rep. Jugosławi	-	-	-	-	-	-	-	3,85	3,85
Filipiny	-	-	-	-	-	-	-	0,20	0,20
Finlandia	117,05	-	-	64,30	-	-	1 368,81	134,97	1 685,13
Francja	95,73	42,78	1,76	489,89	-	-	793,66	3 084,70	4 508,53
Ghana	5,38	-	-	-	-	-	-	-	5,38
Grecja	-	839,31	-	-	-	-	-	258,39	1 097,69
Gruzja	-	34,27	-	-	-	-	-	14,50	48,77
Gwatemala	17,17	17,80	-	-	-	-	-	-	34,97
Gwinea	39,63	-	-	-	-	-	-	-	39,63
Haiti	0,49	-	-	-	-	-	-	-	0,49
Hiszpania	2 084,76	19,80	-	6,09	81,00	-	751,41	5 260,05	8 203,10
Holandia	401,37	72,85	0,01	434,63	-	-	1 772,24	3 432,35	6 113,44
Honduras	2,18	-	-	-	-	-	-	-	2,18
Honkong	0,11	-	-	-	-	-	0,05	4,27	4,43
Indie	11,46	97,30	-	0,00	-	-	0,20	11,18	120,15
Indonezja	85,29	-	-	0,02	0,53	-	10,95	6,40	103,19
Iran	-	-	-	-	-	-	0,09	-	0,09
Irlandia	65,80	-	-	0,01	-	-	-	7,25	73,05
Izrael	6,74	-	-	-	-	-	37,79	1,37	45,90
Japonia	0,42	-	-	0,25	-	-	51,00	62,48	114,14
Kamerun	-	-	-	-	-	-	2,15	0,29	2,44
Kanada	-	-	-	0,01	-	-	4,17	3,87	8,05
Kazachstan	43,76	-	-	1 376,38	-	-	-	-	1 420,15
Kirgistan	47,10	-	-	-	-	-	-	-	47,10
Kongo	9,71	-	-	-	-	-	-	-	9,71
Korea Południowa	1,72	-	-	1,88	-	-	22,91	31,83	58,33
Korea Północna	-	-	-	0,15	-	-	-	0,74	0,89
Kostaryka	0,83	61,74	-	-	-	-	-	-	62,57
Liban	-	113,18	-	-	-	-	-	-	113,18
Liberia	38,00	-	-	-	-	-	-	0,24	38,24
Litwa	162 661,70	3 311,00	92,28	30,93	-	1 134,53	349,79	6 402,13	173 982,36
Luksemburg	1,25	-	-	10,16	-	-	187,95	0,54	199,89



Tabela 7. cd.

Państwo nadania	Grupy towarowe wg NSTR w tonach								Ogółem
	Produkty rolne	Produkty spożywcze	Paliwa stałe	Metale i wyroby	Surowce mineralne i budowlane	Nawozy	Wyroby chemiczne	Wyroby przemysłowe	
Lotwa	2 538,52	-	721,47	50,99	-	-	31,18	27 467,95	30 810,12
Macedonia	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,01
Madagaskar	1,78	-	-	-	-	-	-	-	1,78
Malediwy	-	37,08	-	-	-	-	-	-	37,08
Malezja	-	-	-	-	-	-	0,17	1,21	1,38
Mali	-	-	-	-	-	-	-	0,07	0,07
Maroko	40,95	20,52	-	-	-	-	-	97,49	158,96
Mauritius	0,10	54,99	-	-	-	-	-	-	55,09
Meksyk	-	13,86	-	0,02	-	-	-	0,52	14,40
Nambia	2,70	-	-	-	-	-	-	-	2,70
Niemcy	1 185,61	149,38	3,16	3 015,42	221,50	98,70	14 144,85	23 066,58	41 885,20
Norwegia	3 028,26	-	-	24,33	-	-	68,12	14,71	3 135,42
Nowa Kaledonia	10,08	-	-	-	-	-	-	-	10,08
Nowa Zelandia	24,80	2,00	-	-	-	-	-	-	26,80
Panama	2,12	-	-	-	-	-	-	-	2,12
Papua Nowa Gwinea	17,76	-	-	-	-	-	-	-	17,76
Peru	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,01
Polinezja Francuska	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugalia	0,82	-	-	-	-	-	5,77	45,00	51,59
Poz. kraje pozaeuropej.	-	-	-	31,00	-	-	0,13	141,93	173,05
Rep. Pol. Afryki	10,10	-	-	-	-	-	-	0,00	10,10
Rosja	14 635,31	6,25	705,00	19 933,96	107,20	1 050,04	2 268,40	2 617,20	41 323,35
Rumunia	-	-	-	-	-	-	7,55	0,37	7,92
Singapur	-	-	-	-	-	-	0,16	0,60	0,75
Składy celne WOC	-	-	-	-	-	-	-	0,75	0,75
Slowacja	1 321,08	2 630,78	-	5,85	420,00	-	0,86	53,75	4 432,32
Slowenia	-	-	-	0,00	-	-	179,70	7,26	186,96
Sri Lanka	0,52	-	-	-	-	-	-	-	0,52
Stany Zjednoczone	67,86	223,41	-	121,86	0,49	-	63,17	147,61	624,39
Sudan	1,00	-	-	-	-	-	-	-	1,00
Syria	1,20	-	-	-	-	-	-	-	1,20
Szwajcaria	17,88	-	-	1,98	-	-	137,82	683,19	840,87
Szwecja	43,17	-	-	701,89	52,00	-	44,11	728,38	1 569,54
Tajlandia	122,53	62,12	-	0,01	-	-	0,03	85,04	269,72
Tajwan	-	-	-	41,64	-	-	10,06	77,73	129,44
Tanzania	119,93	36,00	-	-	-	-	-	-	155,93
Tunezja	-	-	-	-	-	-	-	0,01	0,01
Turcja	31,37	1 993,88	-	0,26	-	-	180,14	31,95	2 237,59
Turkmenistan	202,53	-	-	-	-	-	-	-	202,53
Uganda	285,87	-	-	-	-	-	-	-	285,87
Ukraina	5 296,01	-	-	10 474,55	-	157,17	578,65	144,01	16 650,39
Urugwaj	0,84	-	-	-	-	-	-	-	0,84
Uzbekistan	1 759,41	-	-	-	-	-	1,28	-	1 760,69
W. Kosci Sloniowej	1,58	-	-	-	-	-	-	-	1,58
Węgry	2 664,73	57,65	-	-	-	-	1 251,47	68,33	4 042,18
Wielka Brytania	420,84	22,89	-	141,00	-	-	1 087,50	974,24	2 646,47
Wietnam	143,46	-	-	1,16	-	-	0,17	5,79	150,57
Włochy	124,76	397,37	0,01	203,59	24,82	-	1 282,02	8 043,81	10 076,37
Zimbabwe	-	1 172,60	-	-	-	-	-	0,00	1 172,60
<b>Razem</b>	<b>216 215,04</b>	<b>17 043,77</b>	<b>1 620,29</b>	<b>37 668,99</b>	<b>20 077,34</b>	<b>13 988,39</b>	<b>34 660,55</b>	<b>99 109,18</b>	<b>440 383,55</b>

Zródło: Obliczenia własne na podstawie danych z wyciągu z dokumentów SAD z CIHZ za 1999 r.

**Tabela 8.** Wielkość i struktura ładunków importowanych transportem samochodowym do województwa podlaskiego w 1999 r. wg urzędów celnych, w których dokonano odbioru ładunków (w tonach).

Posterunek celny/graniczny odbioru	Grupy towarowe wg NSTR w tonach								Ogółem
	Produkty rolne	Produkty spożywcze	Paliwa stałe	Metale i wyroby	Surowce mineralne i budowlane	Nawozy	Wyroby chemiczne	Wyroby przemysłowe	
Augustów	0,50	534,94	-	-	-	-	19,48	75,00	629,92
Bartoszyce	-	-	-	1,18	-	-	-	-	1,18
Barwinek	955,06	43,08	-	-	252,00	-	228,06	468,31	1 946,51
Bezdedy	5 376,25	-	-	119,34	-	-	0,02	127,26	5 622,87
Biała	0,30	-	-	-	-	-	0,13	0,09	0,53
Białystok	-	-	-	-	46,00	-	0,01	0,80	46,81
Bielsko Biała	-	-	-	-	-	-	-	4,72	4,72
Boboszków	3,02	-	-	-	-	-	0,50	1,19	4,72
Bobrowniki	2 254,04	-	-	504,71	19 231,00	-	1 792,59	2 446,29	26 228,63
Braniewo	-	-	-	-	-	-	-	0,15	0,15
Budzisko	175 998,92	8 007,39	1 518,75	28 896,83	-	13 765,69	2 560,08	35 004,08	265 751,74
Chalupki	0,03	-	-	9,02	-	-	55,41	169,74	234,20
Chocholów	-	-	-	-	-	-	2,58	1,77	4,35
Chyżne	1 340,76	2 083,99	-	8,39	168,00	-	1 458,19	1 842,86	6 902,18
Cieszyn	5 943,45	1 904,15	0,01	261,07	-	-	1 421,26	5 887,85	15 417,78
Czechowice Dziedzice	-	-	-	-	-	-	0,46	-	0,46
Czeremcha	39,40	36,00	-	-	-	-	14,88	-	90,28
Dąbrowa Górnicza	-	-	-	-	-	-	-	0,05	0,05
Dorohusk	902,23	-	-	0,33	-	-	4,79	76,52	983,86
Gadki	-	-	0,06	1,00	-	-	2,29	1,36	4,71
Gdańsk	-	-	-	39,73	52,00	-	31,72	15,70	139,15
Gdynia	57,58	-	-	481,22	-	-	78,53	348,81	966,14
Gliwice	-	-	-	-	-	-	-	0,37	0,37
Gorzów Wielkopolski	-	-	-	-	-	-	0,90	0,01	0,91
Grodzisk Mazowiecki	0,04	-	-	-	-	-	2,80	0,01	2,84
Gubin	83,53	-	10,99	42,95	-	-	311,30	1 151,89	1 600,65
Hrebennie	4 317,95	-	-	-	-	-	-	15,99	4 333,94
Jakuszyce	21,81	-	-	-	-	-	10,39	120,79	152,98
Jelenia Góra	-	-	-	-	-	-	-	23,58	23,58
Jedzrychów	799,57	3,42	1,03	589,38	86,28	-	2 520,20	6 547,57	10 547,43
Katowice	-	-	-	0,49	-	-	0,02	0,33	0,84
Kłodzko	-	-	-	0,01	-	-	0,02	0,58	0,60
Kolbaskowo	1 853,28	804,78	5,37	580,35	7,74	-	2 952,80	6 466,51	12 670,83
Kondratów	-	-	-	4,20	-	-	-	-	4,20
Korbielów	-	-	-	-	-	-	-	1,81	1,81
Kostrzyn	7,21	-	1,63	14,14	-	-	118,28	202,76	344,02
Krajnik Dolny	8,65	2,00	0,35	4,57	-	-	124,25	493,01	632,83
Kraków	-	-	-	0,98	-	-	0,54	3,80	5,32
Krosno	24,28	-	-	-	-	-	5,90	2,12	32,30
Kudowa Zdrój	103,05	-	-	87,55	-	-	410,88	3 406,25	4 007,72
Kukuryki	1 142,22	4,91	-	13,23	-	-	301,88	416,36	1 878,59
Kuznica	7 051,19	120,00	31,60	1 644,33	-	124,00	2 807,05	5 249,25	17 027,42
Legnica	-	-	-	-	-	-	22,00	0,08	22,08
Lubawka	-	-	-	2,78	-	-	-	6,42	9,20
Lubieszyn	13,04	-	-	23,72	-	-	75,36	2 632,67	2 744,79
Lublin	-	-	-	-	-	-	-	2,06	2,06
Lomża	-	25,13	-	-	-	-	-	-	25,13
Łódź	-	-	-	0,02	-	-	2,27	16,65	18,93
Lysa Polana	-	10,15	-	-	-	-	25,88	135,93	171,97

Tabela 8. cd.

Posterunek celny/graniczny odbioru	Grupy towarowe wg NSTR w tonach								Ogółem
	Produkty rolne	Produkty spożywcze	Paliwa stałe	Metale i wyroby	Surowce mineralne i budowlane	Nawozy	Wyroby chemiczne	Wyroby przemysłowe	
Medyka	140,36	-	-	-	-	-	-	21,10	161,46
Miedzylesie	419,90	-	-	-	-	-	1,21	1,00	422,11
Nowy Targ	-	-	-	-	-	-	0,18	0,06	0,24
Nowy Tomysl	-	-	-	-	-	-	0,48	0,12	0,60
Oborniki	-	-	-	-	-	-	-	0,18	0,18
Ogrodniki	80,20	-	-	304,38	-	-	29,50	87,97	502,05
Olszyna	2 917,18	-	0,01	243,02	131,75	-	3 029,14	1 435,71	7 756,81
Oswiecim	-	-	-	-	-	-	-	11,00	11,00
Paczków	-	-	-	4,69	-	-	2,83	48,19	55,71
Piaseczno	-	-	-	0,20	-	-	-	0,08	0,28
Pietraszyn	6,04	1,54	-	0,00	-	-	1,65	26,20	35,43
Pietrowice	-	-	-	4,78	-	-	8,60	14,73	28,11
Piła	1,72	-	-	-	-	-	2,58	0,17	4,47
Piotrków Trybunalski	78,50	-	-	-	-	-	-	-	78,50
Piwniczna	-	-	-	-	-	-	-	41,35	41,35
Poznan	-	-	-	-	-	-	0,02	0,72	0,75
Pruszków	-	-	-	-	-	-	1,10	-	1,10
Pyrzyce	-	-	-	-	-	-	-	0,09	0,09
Rzepin	0,14	186,00	-	-	-	-	1,03	52,38	239,56
Rzeszów	-	-	-	-	-	-	-	0,41	0,41
Siemianówka	-	-	-	-	-	-	-	1,83	1,83
Sieniawka	7,99	-	-	25,64	-	-	22,95	90,26	146,85
Skoczów	-	-	-	-	-	-	0,02	0,01	0,03
Ślubice	-	138,34	-	1,89	-	-	26,72	52,92	219,87
Sosnowiec	-	-	-	-	-	-	2,53	-	2,53
Suwałki	159,33	25,10	-	-	-	-	0,97	-	185,39
Szczecin	4,68	-	-	0,00	-	-	0,61	11,76	17,05
Srem	-	-	-	-	-	-	2,21	0,10	2,31
Świecko	4 053,92	3 088,78	50,50	2 790,02	102,58	98,70	14 021,43	23 620,07	47 826,00
Swinoujście	22,41	-	-	211,38	-	-	69,56	97,57	400,92
Tarnobrzeg	-	-	-	-	-	-	-	30,00	30,00
Terespol	-	-	-	-	-	-	-	0,06	0,06
Tomaszów Mazowiecki	25,32	-	-	-	-	-	-	-	25,32
Trakiszki	-	23,60	-	741,19	-	-	70,75	3,86	839,40
Tychy	-	0,35	-	-	-	-	-	-	0,35
Warszawa	-	-	-	1,07	-	-	0,01	24,46	25,54
Warszawa Okęcie	-	0,13	-	0,30	-	-	0,23	0,76	1,42
Wrocław	-	-	-	8,95	-	-	0,04	0,99	9,97
Zawidów	-	-	-	-	-	-	0,51	63,76	64,26
<b>Razem</b>	<b>216 215,04</b>	<b>17 043,77</b>	<b>1 620,29</b>	<b>37 668,99</b>	<b>20 077,34</b>	<b>13 988,39</b>	<b>34 660,55</b>	<b>99 109,18</b>	<b>440 383,55</b>

Zródło: Obliczenia własne na podstawie danych z wyciągu z dokumentów SAD z CIHZ za 1999 r.

**Tabela 9.** Przewozy ładunków transportem drogowym w imporcie, przez przejścia drogowe województw podlaskiego, według państw nadania w 1999 r. (tony).

Państwo nadania	Przejście graniczne				Ogółem
	Bobrowniki	Budzisko	Kuznica	Ogrodniki	
Azerbejdżan	-	323,75	83,03	-	<b>406,78</b>
Bahrajn	-	37,20	-	-	<b>37,20</b>
Bhutan	-	12,60	-	-	<b>12,60</b>
Białorus	40 656,17	19 194,41	43 631,23	85,15	<b>103 566,96</b>
Chiny	-	1 021,20	27,44	4,59	<b>1 053,23</b>
Estonia	-	49 212,86	16,57	4,30	<b>49 233,73</b>
Filipiny	-	0,02	-	-	<b>0,02</b>
Finlandia	295,94	47 897,34	443,53	1,65	<b>48 638,45</b>
Gruzja	34,30	4,00	-	-	<b>38,30</b>
Honkong	-	0,27	-	-	<b>0,27</b>
Indie	-	110,95	75,53	-	<b>186,48</b>
Indonezja	-	18,70	-	-	<b>18,70</b>
Iran	150,29	7,82	19,00	-	<b>177,11</b>
Izrael	-	-	-	0,04	<b>0,04</b>
Japonia	0,82	10,10	18,94	1,66	<b>31,52</b>
Kazachstan	49,74	5 203,57	418,41	-	<b>5 671,71</b>
Kirgistan	-	1 058,70	-	-	<b>1 058,70</b>
Korea Południowa	2,01	258,63	35,16	4,26	<b>300,06</b>
Litwa	1,96	324 346,87	168,70	232,72	<b>324 750,25</b>
Lotwa	-	101 788,82	36,58	136,86	<b>101 962,26</b>
Malediwy	-	37,08	-	-	<b>37,08</b>
Moldawia	-	46,70	-	-	<b>46,70</b>
Monako	-	356,40	-	-	<b>356,40</b>
Norwegia	-	170,86	-	-	<b>170,86</b>
Rosja	39 939,78	88 930,52	29 235,66	217,89	<b>158 323,86</b>
Singapur	-	0,46	0,66	-	<b>1,13</b>
Szwecja	0,01	556,36	13,29	1,45	<b>571,11</b>
Tadżykistan	-	4 167,61	47,05	-	<b>4 214,66</b>
Tajlandia	-	70,25	-	0,35	<b>70,60</b>
Tajwan	-	145,94	0,96	0,38	<b>147,27</b>
Turcja	-	1 678,70	157,11	-	<b>1 835,81</b>
Turkmenistan	-	14 793,02	-	-	<b>14 793,02</b>
Ukraina	125,22	19 601,30	450,20	175,78	<b>20 352,50</b>
Uzbekistan	89,30	55 690,44	47,72	-	<b>55 827,46</b>
Wietnam	-	74,92	-	-	<b>74,92</b>
<b>Razem</b>	<b>81 345,53</b>	<b>736 828,36</b>	<b>74 926,76</b>	<b>867,07</b>	<b>893 967,72</b>

Zródło: Obliczenia własne na podstawie danych z wyciągu z dokumentów SAD z CIHZ za 1999 r.

**Tabela 10.** Przewozy ładunków transportem drogowym w eksporcie, przez przejścia drogowe województw podlaskiego, według państw odbioru w 1999 r. (tony).

Państwo odbioru	Przejście graniczne					Ogółem
	Bobrowniki	Budzisko	Kuznica Biał.	Ogrodniki	Polowce	
Afganistan	3,09	-	-	-	-	<b>3,09</b>
Armenia	8,94	18,30	3,04	-	-	<b>30,27</b>
Azerbejdżan	148,01	34,67	1 043,44	-	-	<b>1 226,12</b>
Bahrajn	38,09	-	-	-	-	<b>38,09</b>
Bhutan	-	-	42,15	0,24	0,03	<b>42,42</b>
Białorus	20 437,63	2 863,21	68 080,42	37,03	15,53	<b>91 433,82</b>
Chiny	-	0,52	9,93	0,45	-	<b>10,90</b>
Cypr	-	38,55	1,42	1,42	-	<b>41,39</b>
Estonia	17,65	73 919,45	6,65	330,49	-	<b>74 274,24</b>
Finlandia	163,42	23 909,63	211,59	59,76	-	<b>24 344,39</b>
Gruzja	771,46	125,52	556,36	-	-	<b>1 453,34</b>
Irak	1,40	-	-	-	-	<b>1,40</b>
Iran	-	-	17,20	-	-	<b>17,20</b>
Izrael	-	2,35	-	-	-	<b>2,35</b>
Kazachstan	1 346,11	445,45	2 514,09	-	-	<b>4 305,66</b>
Kirgistan	3,25	-	17,68	-	-	<b>20,94</b>
Korea Południowa	-	20,24	-	-	-	<b>20,24</b>
Laos	-	22,06	-	0,38	-	<b>22,45</b>
Liban	-	67,37	-	0,20	-	<b>67,57</b>
Litwa	742,19	301 246,12	5 377,31	7 241,22	1,77	<b>314 608,61</b>
Lotwa	591,38	156 283,24	590,85	999,28	-	<b>158 464,75</b>
Moldawia	-	11,85	19,10	-	-	<b>30,95</b>
Norwegia	-	4,40	-	-	-	<b>4,40</b>
Pakistan	-	16,00	-	-	-	<b>16,00</b>
Rosja	58 278,75	51 610,53	71 450,44	204,92	0,64	<b>181 545,29</b>
Sri Lanka	-	15,63	-	-	-	<b>15,63</b>
Szwecja	-	168,44	13,50	0,93	-	<b>182,87</b>
Tadżykistan	-	-	3,66	-	-	<b>3,66</b>
Turcja	21,05	0,48	25,62	-	-	<b>47,15</b>
Turkmenistan	19,24	-	144,52	-	-	<b>163,76</b>
Ukraina	54,75	953,51	306,38	11,74	-	<b>1 326,38</b>
Uzbekistan	109,98	578,23	72,25	1,88	-	<b>762,33</b>
Wietnam	-	0,59	-	-	-	<b>0,59</b>
<b>Razem</b>	<b>82 756,38</b>	<b>612 356,33</b>	<b>150 507,61</b>	<b>8 889,95</b>	<b>17,97</b>	<b>854 528,23</b>

Zródło: Obliczenia własne na podstawie danych z wyciągu z dokumentów SAD z CIHZ za 1999 r.

**Tabela 11.** Ruch graniczny na przejściu w Budzisku w latach 1997 - 2001

<b>Osoby - przekroczenia granicy</b>					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>1 997 699</b>	69 722	58 493	1 010 133	859 351
1998	<b>2 226 864</b>	66 456	53 564	1 140 805	966 039
1999	<b>1 906 045</b>	52 206	46 635	988 737	818 467
2000	<b>1 699 401</b>	50 995	45 584	820 275	782 547
2001	<b>1 810 946</b>	65 312	66 812	843 809	835 013

<b>Autobusy - pojazdy</b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>13 790</b>	678	572	6 522	6 018
1998	<b>15 050</b>	549	454	7 435	6 612
1999	<b>14 233</b>	310	348	7 471	6 104
2000	<b>11 678</b>	279	333	5 562	5 504
2001	<b>12 168</b>	416	478	5 482	5 792

<b>Samochody osobowe - pojazdy</b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>412 267</b>	17 895	16 280	204 886	173 206
1998	<b>389 829</b>	16 013	12 600	194 055	167 161
1999	<b>293 965</b>	11 203	10 624	151 862	120 276
2000	<b>246 769</b>	9 571	8 799	120 388	108 011
2001	<b>261 195</b>	12 200	11 649	122 683	114 663

<b>Samochody ciężarowe - pojazdy</b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>392 300</b>	13 156	10 239	183 687	184 858
1998	<b>456 450</b>	12 541	8 669	213 737	221 503
1999	<b>426 115</b>	12 257	8 318	196 242	209 298
2000	<b>473 074</b>	13 330	8 931	210 982	239 831
2001	<b>526 176</b>	15 446	13 500	233 674	263 556

Zródło: Komenda Główna Straży Granicznej.

**Tabela 12.** Ruch graniczny na przejściu w Ogrodnikach w latach 1997 - 2001

<b>Osoby - przekroczenia granicy</b>					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>1 500 841</b>	125 964	122 294	633 379	619 204
1998	<b>1 383 276</b>	105 664	93 833	588 002	595 777
1999	<b>1 152 472</b>	92 076	87 159	487 755	484 482
2000	<b>1 305 272</b>	105 347	103 496	562 549	533 880
2001	<b>1 294 247</b>	141 286	133 767	517 367	501 827

<b>Autobusy - pojazdy</b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>27 661</b>	3 413	3 292	11 941	9 015
1998	<b>22 697</b>	2 241	1 984	9 895	8 577
1999	<b>18 554</b>	1 824	1 813	7 558	7 359
2000	<b>18 937</b>	1 942	1 959	8 031	7 005
2001	<b>17 999</b>	2 538	2 526	6 897	6 038

<b>Samochody osobowe - pojazdy</b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>475 768</b>	39 092	40 365	185 772	210 539
1998	<b>391 941</b>	28 234	27 109	155 686	180 912
1999	<b>279 405</b>	19 641	19 433	114 166	126 165
2000	<b>277 305</b>	19 172	18 669	117 899	121 565
2001	<b>274 849</b>	25 404	23 372	109 017	117 056

<b>Samochody ciężarowe - pojazdy <sup>1</sup></b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>7</b>	0	0	2	5
1998	<b>14</b>	3	6	3	2
1999	<b>12</b>	12	0	0	0
2000	<b>1</b>	0	1	0	0
2001	<b>44</b>	44	0	0	0

<sup>1</sup> pojazd ciężarowy o ciężarze całkowitym do 3,5 tony.

Zródło: Komenda Główna Straży Granicznej.

**Tabela 13.** Ruch graniczny na przejściu w Kuznicy Białostockiej w latach 1997 - 2001

<b>Osoby - przekroczenia granicy</b>					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>1 795 783</b>	82 290	65 945	807 182	840 366
1998	<b>1 578 205</b>	48 824	41 851	736 136	751 394
1999	<b>2 389 021</b>	30 829	29 128	1 202 440	1 126 624
2000	<b>2 008 867</b>	29 490	24 389	954 959	1 000 029
2001	<b>1 806 034</b>	42 184	33 630	785 598	944 622

<b>Autobusy - pojazdy</b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>24 232</b>	4 075	3 717	8 525	8 007
1998	<b>18 234</b>	2 507	2 549	7 575	5 603
1999	<b>16 038</b>	1 654	1 642	7 147	5 595
2000	<b>9 356</b>	1 288	1 267	3 804	2 997
2001	<b>8 837</b>	866	759	3 618	3 594

<b>Samochody osobowe - pojazdy</b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>503 884</b>	27 796	23 991	215 112	236 985
1998	<b>437 153</b>	18 623	16 457	189 818	212 255
1999	<b>588 588</b>	13 891	13 724	284 051	276 922
2000	<b>492 326</b>	8 287	7 232	237 582	239 225
2001	<b>531 443</b>	11 034	9 454	241 011	269 944

<b>Samochody ciężarowe - pojazdy</b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>121 535</b>	29 238	19 097	33 004	40 196
1998	<b>82 056</b>	13 464	9 929	29 199	29 464
1999	<b>54 450</b>	3 918	3 512	25 915	21 105
2000	<b>39 243</b>	2 905	2 796	18 960	14 582
2001	<b>55 680</b>	5 235	3 932	24 919	21 105

Zródło: Komenda Główna Straży Granicznej.



**Tabela 14.** Ruch graniczny na przejściu w Bobrownikach w latach 1997 – 2001

Osoby – przekroczenia granicy					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>183 137</b>	58 927	55 376	30 170	38 664
1998	<b>150 508</b>	44 361	39 729	27 802	21 350
1999	<b>83 908</b>	13 460	17 864	31 234	38 616
2000	<b>810 142</b>	26 990	31 733	389 685	361 734
2001	<b>1 219 299</b>	49 386	62 001	565 197	542 715

Autobusy – pojazdy <sup>2</sup>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>0</b>	0	0	0	0
1998	<b>0</b>	0	0	0	0
1999	<b>0</b>	0	0	0	0
2000	<b>3 930</b>	478	450	1 622	1 380
2001	<b>1 791</b>	124	126	1 019	522

Samochody osobowe – pojazdy <sup>1</sup>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>0</b>	0	0	0	0
1998	<b>0</b>	0	0	0	0
1999	<b>0</b>	0	0	0	0
2000	<b>242 805</b>	3 218	3 059	119 710	116 818
2001	<b>410 574</b>	8 783	8 298	202 392	191 101

Samochody ciężarowe – pojazdy					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>154 575</b>	50 355	46 743	25 689	31 788
1998	<b>128 496</b>	38 366	34 036	23 449	32 645
1999	<b>71 281</b>	11 571	14 649	26 565	18 496
2000	<b>76 047</b>	16 568	20 420	22 494	16 547
2001	<b>100 640</b>	25 389	34 836	24 241	16 204

<sup>1</sup>ruch osobowy od sierpnia 2000 r

<sup>2</sup> ruch autobusów od sierpnia 2000 r

Zródło: Komenda Główna Straży Granicznej.

**Tabela 15.** Ruch graniczny na przejściu w Polowcach w latach 1997 – 2001

<b>Samochody osobowe – pojazdy<sup>1</sup></b>					
Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>277 218</b>	26 640	25 899	84 423	140 256
1998	<b>218 648</b>	34 457	33 619	62 835	87 657
1999	<b>271 665</b>	18 611	17 686	117 793	117 575
2000	<b>375 128</b>	15 544	15 089	175 880	168 615
2001	<b>344 579</b>	15 776	15 689	156 572	156 542

<b>Osoby – przekroczenia granicy</b>					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>639 920</b>	56 945	53 476	223 152	306 347
1998	<b>398 073</b>	51 510	49 927	133 521	163 115
1999	<b>551 972</b>	27 664	24 598	244 173	255 537
2000	<b>844 475</b>	23 792	20 748	404 356	395 579
2001	<b>838 084</b>	26 454	23 167	395 452	393 011

<sup>1</sup> dopuszczony jest tylko ruch osobowy z wyłączeniem autobusów

Zródło: Komenda Główna Straży Granicznej.

**Tabela 16.** Prognoza natężenia ruchu w województwie podlaskim wg powiatów, wg prognozy „Transprojektu”

dl. dróg	powiat	2000			2005			2010			2015		
		tr. pasazerski w pojkm	tr. towarowy w pojkm	ciagnii roln	tr. pasazerski w pojkm	tr. towarowy w pojkm	ciagnii roln	tr. pasazerski w pojkm	tr. towarowy w pojkm	ciagnii roln	tr. pasazerski w pojkm	tr. towarowy w pojkm	ciagnii roln
158,1	augustowski	392 921	140 181	317	469 018	170 048	270	595 984	200 968	186	717 906	233 416	147
370,6	bialostocki	972 116	263 565	830	1 163 518	315 849	680	1 432 983	374 718	570	1 683 458	439 730	492
142,1	bielski	292 890	75 824	575	349 532	90 636	446	429 821	107 139	355	508 588	126 450	287
60,2	grajewski	170 729	75 168	205	203 913	91 036	140	254 544	106 894	93	306 950	122 614	62
146,2	hajnowski	205 520	26 960	383	245 613	31 239	338	297 183	38 981	300	341 734	52 785	266
113,6	kolnenski	206 404	67 030	584	243 207	80 302	476	297 354	94 974	396	350 062	111 835	336
196,2	lomzynski	425 584	120 541	751	511 199	143 088	605	629 082	170 156	500	740 005	204 973	420
124,5	moniecki	198 681	47 935	604	232 157	57 303	487	281 024	68 064	401	327 809	81 191	336
71,4	sejnencki	99 968	15 684	154	117 145	18 610	128	141 351	22 165	109	164 542	26 841	93
125,7	siemiatycki	149 146	42 869	277	179 782	51 180	221	221 882	61 010	182	262 137	73 285	151
202,5	sokólski	343 225	86 299	616	388 173	98 190	557	483 670	117 548	438	575 392	142 139	378
161,2	suwalski	208 408	65 603	358	249 348	79 117	316	305 581	95 464	281	356 740	116 735	250
112,6	wysokomazowieckie	188 895	44 945	555	229 708	53 023	443	283 927	63 473	364	334 060	78 019	303
94,8	zambrowski	312 509	174 962	205	386 608	211 171	142	495 901	247 578	101	609 033	284 028	72
12,6	m.Białystok	148 375	37 794	93	172 893	45 318	62	214 528	52 844	40	258 071	60 270	27

dl. dróg	powiat	transport pasazerski w pojkm				transport towarowy w pojkm				ciagniki rolnicze w pojkm			
		2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015
158,1	augustowski	392 921	469 018	595 984	717 906	140 181	170 048	200 968	233 416	317	270	186	147
370,6	bialostocki	972 116	1 163 518	1 432 983	1 683 458	263 565	315 849	374 718	439 730	830	680	570	492
142,1	bielski	292 890	349 532	429 821	508 588	75 824	90 636	107 139	126 450	575	446	355	287
60,2	grajewski	170 729	203 913	254 544	306 950	75 168	91 036	106 894	122 614	205	140	93	62
146,2	hajnowski	205 520	245 613	297 183	341 734	26 960	31 239	38 981	52 785	383	338	300	266
113,6	kolnenski	206 404	243 207	297 354	350 062	67 030	80 302	94 974	111 835	584	476	396	336
196,2	lomzynski	425 584	511 199	629 082	740 005	120 541	143 088	170 156	204 973	751	605	500	420
124,5	moniecki	198 681	232 157	281 024	327 809	47 935	57 303	68 064	81 191	604	487	401	336
71,4	sejnencki	99 968	117 145	141 351	164 542	15 684	18 610	22 165	26 841	154	128	109	93
125,7	siemiatycki	149 146	179 782	221 882	262 137	42 869	51 180	61 010	73 285	277	221	182	151
202,5	sokólski	343 225	388 173	483 670	575 392	86 299	98 190	117 548	142 139	616	557	438	378
161,2	suwalski	208 408	249 348	305 581	356 740	65 603	79 117	95 464	116 735	358	316	281	250
112,6	wysokomazowieckie	188 895	229 708	283 927	334 060	44 945	53 023	63 473	78 019	555	443	364	303
94,8	zambrowski	312 509	386 608	495 901	609 033	174 962	211 171	247 578	284 028	205	142	101	72
12,6	m.Białystok	148 375	172 893	214 528	258 071	37 794	45 318	52 844	60 270	93	62	40	27

„Transprojekt” nie uwzględnia w swoich pomiarach natężenia ruchu drogowego w miastach: Lomża oraz Suwałki.

Tabela 16. cd.

dl. dróg	powiat	transport pasazerski w pojkm 2000r.=100				transport towarowy w pojkm 2000r.=100				ciagniki rolnicze w pojkm 2000r.=100			
		2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015
158,1	augustowski	100	119	152	183	100	121	143	167	100	85	59	46
370,6	bialostocki	100	120	147	173	100	120	142	167	100	82	69	59
142,1	bielski	100	119	147	174	100	120	141	167	100	78	62	50
60,2	grajewski	100	119	149	180	100	121	142	163	100	68	45	30
146,2	hajnowski	100	120	145	166	100	116	145	196	100	88	78	70
113,6	kolnenski	100	118	144	170	100	120	142	167	100	82	68	58
196,2	lomzynski	100	120	148	174	100	119	141	170	100	81	67	56
124,5	moniecki	100	117	141	165	100	120	142	169	100	81	66	56
71,4	sejnencki	100	117	141	165	100	119	141	171	100	83	71	61
125,7	siemiatycki	100	121	149	176	100	119	142	171	100	80	66	54
202,5	sokólski	100	113	141	168	100	114	136	165	100	90	71	61
161,2	suwalski	100	120	147	171	100	121	146	178	100	88	78	70
112,6	wysokomazowieckie	100	122	150	177	100	118	141	174	100	80	66	55
94,8	zambrowski	100	124	159	195	100	121	142	162	100	69	49	35
12,6	m.Białystok	100	117	145	174	100	120	140	159	100	67	43	29

dl. dróg	powiat	transport pasazerski w pojkm; poprzednia prognoza=100				transport towarowy w pojkm				ciagniki rolnicze w pojkm			
		2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015	2000	2005	2010	2015
158,1	augustowski	-	119	127	120	-	121	118	116	-	85	69	79
370,6	bialostocki	-	120	123	117	-	120	119	117	-	82	84	86
142,1	bielski	-	119	123	118	-	120	118	118	-	78	80	81
60,2	grajewski	-	119	125	121	-	121	117	115	-	68	66	67
146,2	hajnowski	-	120	121	115	-	116	125	135	-	88	89	89
113,6	kolnenski	-	118	122	118	-	120	118	118	-	82	83	85
196,2	lomzynski	-	120	123	118	-	119	119	120	-	81	83	84
124,5	moniecki	-	117	121	117	-	120	119	119	-	81	82	84
71,4	sejnencki	-	117	121	116	-	119	119	121	-	83	85	86
125,7	siemiatycki	-	121	123	118	-	119	119	120	-	80	83	83
202,5	sokólski	-	113	125	119	-	114	120	121	-	90	79	86
161,2	suwalski	-	120	123	117	-	121	121	122	-	88	89	89
112,6	wysokomazowieckie	-	122	124	118	-	118	120	123	-	80	82	83
94,8	zambrowski	-	124	128	123	-	121	117	115	-	69	71	71
12,6	m.Białystok	-	117	124	120	-	120	117	114	-	67	65	68

Zródło: Opracowanie własne na podstawie danych z „Transprojektu”.

**Tabela 17.** Prognoza natężenia ruchu pasazerskiego w województwie podlaskim wg dróg, wg prognozy „Transprojektu”

nr drogi	dl drogi w km	tr. pasazerski w pojkm				tr. pasazerski w pojkm - wskaźniki wzrostu			
		2000	2005	2010	2015	2000	2005/2000	2010/2005	2015/2010
8	215,2	890 137	1 006 663	1 379 662	1 674 556	100	113	137	121
19	120,5	656 016	655 354	941 983	1 132 650	100	100	144	120
61	71,7	390 494	473 036	596 766	725 556	100	121	126	122
65	62,6	316 207	367 228	445 939	527 097	100	116	121	118
63	48,5	216 418	255 598	312 874	371 619	100	118	122	119
66	69,4	170 775	205 232	254 991	306 185	100	120	124	120
678	47,4	141 531	169 326	204 530	233 708	100	120	121	114
16	160,1	137 412	158 878	191 461	224 971	100	116	121	118
681	22,1	113 014	135 698	164 307	188 195	100	120	121	115
685	23,4	108 314	129 648	156 991	180 701	100	120	121	115
677	46,1	90 002	107 834	130 489	148 965	100	120	121	114
689	29,5	88 471	105 798	127 800	146 422	100	120	121	115
653	63,3	82 687	98 987	119 807	137 701	100	120	121	115
676	36,8	80 465	96 044	115 874	132 734	100	119	121	115
64	64,6	75 264	88 424	108 418	128 894	100	117	123	119
671	47,2	74 144	89 704	109 323	125 771	100	121	122	115
664	42,7	70 859	84 830	102 698	118 110	100	120	121	115
655	39,2	62 814	75 116	91 082	105 558	100	120	121	116
645	49,0	61 800	73 894	89 448	102 992	100	120	121	115
673	70,8	56 841	68 434	83 047	95 056	100	120	121	114
668	54,1	44 151	53 386	64 903	74 326	100	121	122	115
682	29,3	43 766	52 190	62 544	70 412	100	119	120	113
690	4,9	40 691	49 108	59 677	68 163	100	121	122	114
670	16,3	40 458	49 504	60 634	69 390	100	122	122	114
651	46,7	33 099	40 506	49 767	57 584	100	122	123	116
693	5,5	32 269	38 916	47 265	54 010	100	121	121	114
686	27,8	30 869	37 382	45 472	51 919	100	121	122	114
648	43,5	27 435	33 397	40 700	46 216	100	122	122	114
647	46,4	27 129	33 325	40 947	46 912	100	123	123	115
62	113,8	24 244	29 548	36 885	44 576	100	122	125	121
687	26,1	20 494	24 807	30 051	33 916	100	121	121	113
674	50,9	17 878	21 701	26 216	29 211	100	121	121	111
652	89,3	12 955	15 588	18 774	21 012	100	120	120	112
637	19,8	12 666	15 244	18 406	20 813	100	120	121	113
679	34,9	10 886	13 298	16 139	17 937	100	122	121	111
58	120,3	7 032	8 438	10 486	12 627	100	120	124	120
663	30,4	4 213	5 088	6 320	7 590	100	121	124	120
694	2,2	1 474	1 770	2 139	2 433	100	120	121	114
<b>srednio</b>						<b>100</b>	<b>119</b>	<b>123</b>	<b>116</b>

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych z „Transprojektu”.

**Tabela 18.** Prognoza natężenia ruchu towarowego w województwie podlaskim wg dróg, wg prognozy „Transprojektu”

nr drogi	dl. drogi w km	tr. towarowy w pojkm				tr. towarowy w pojkm - wskaźniki wzrostu			
		2000	2005	2010	2015	2000	2005/2000	2010/2005	2015/2010
8	215,2	463 564	535 040	661 649	755 157	100	115	124	114
61	113,8	189 837	229 905	269 982	309 645	100	121	117	115
19	160,1	171 827	183 863	235 757	269 537	100	107	128	114
65	48,5	84 797	102 246	119 751	136 968	100	121	117	114
66	19,8	46 428	55 859	65 275	74 553	100	120	117	114
63	64,6	44 795	53 522	62 296	70 879	100	119	116	114
16	120,5	26 731	31 993	37 332	42 682	100	120	117	114
64	46,7	24 424	29 181	33 908	38 633	100	119	116	114
678	22,1	22 836	26 273	32 678	44 255	100	115	124	135
677	46,1	19 859	22 864	27 977	36 698	100	115	122	131
681	23,4	15 060	17 400	22 031	30 685	100	116	127	139
685	50,9	13 298	15 347	19 115	25 872	100	115	125	135
671	47,4	11 258	12 999	16 273	22 224	100	115	125	137
689	26,1	10 991	12 713	16 066	22 277	100	116	126	139
653	43,5	10 363	11 953	14 937	20 353	100	115	125	136
673	36,8	10 205	11 742	14 565	19 626	100	115	124	135
676	34,9	9 664	11 145	14 054	19 468	100	115	126	139
690	4,9	8 982	10 336	12 737	16 948	100	115	123	133
664	70,8	8 814	10 169	12 691	17 247	100	115	125	136
670	16,3	8 081	9 330	11 762	16 265	100	115	126	138
645	69,4	7 935	9 132	11 280	15 074	100	115	124	134
682	29,3	7 018	8 161	10 564	15 193	100	116	129	144
648	49,0	6 659	7 681	9 611	13 126	100	115	125	137
693	5,5	6 558	7 569	9 382	12 583	100	115	124	134
668	30,4	6 315	7 309	9 326	13 145	100	116	128	141
647	89,3	6 155	7 099	8 872	12 090	100	115	125	136
686	29,5	5 784	6 664	8 361	11 491	100	115	125	137
62	71,7	5 724	6 873	8 022	9 105	100	120	117	113
655	47,2	4 943	5 698	7 100	9 631	100	115	125	136
674	54,1	4 797	5 548	7 089	10 019	100	116	128	141
687	27,8	4 612	5 338	6 768	9 434	100	116	127	139
651	46,4	4 134	4 787	6 122	8 661	100	116	128	141
679	39,2	3 983	4 586	5 737	7 844	100	115	125	137
652	42,7	3 475	4 004	5 025	6 908	100	115	126	137
637	62,6	2 297	2 662	3 410	4 828	100	116	128	142
58	120,3	2 068	2 504	2 935	3 361	100	121	117	115
663	63,3	798	963	1 117	1 276	100	121	116	114
694	2,2	290	335	418	569	100	115	125	136
<b>srednio</b>						<b>116</b>	<b>123</b>	<b>131</b>	

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych z „Transprojektu”.

**Tabela 19.** Czynniki generujące transport towarowy w 2000 r. - wartości bezwzględne

Lp	Powiaty	liczba podmiotów gospodarczych		liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych	produkcja sprzedana przemysłu w mln zł	wydatki inwestycyjne z budżetów powiatów w tys. .zł
		ogółem	w tym przemysł i budownictwo			
1	AUGUSTOWSKI	3 742	721	1 720	463	4 630
2	BIAŁOSTOCKI	8 402	2 156	4 565	421	2 558
3	BIELSKI	3 714	913	2 167	306	4 719
4	GRAJEWSKI	2 516	477	1 345	947	3 443
5	HAJNOWSKI	2 339	1 090	1 516	204	3 050
6	KOLNEŃSKI	1 879	341	995	100	1 557
7	ŁOMŻYŃSKI	2 297	547	1 362	185	1 038
8	MONIECKI	2 016	469	1 284	142	1 317
9	SEJNEŃSKI	1 003	148	549	27	749
10	SIEMIATYCKI	2 497	705	1 754	172	3 355
11	SOKÓLSKI	3 475	756	2 291	261	3 746
12	SUWALSKI	1 455	308	1 096	55	25
13	WYSOKOMAZ.	3 049	682	2 370	423	5 830
14	ZAMBROWSKI	2 863	632	1 573	287	1 631
15	<b>M Białystok</b>	<b>31 628</b>	<b>5 881</b>	<b>12,0</b>	<b>84 674</b>	<b>25 071</b>
16	<b>M Łomża</b>	<b>5 561</b>	<b>1 010</b>	<b>21,1</b>	<b>19 307</b>	<b>326</b>
17	<b>M Suwałki</b>	<b>6 409</b>	<b>1 243</b>	<b>19,0</b>	<b>16 090</b>	<b>658</b>

Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 20.** Ranking powiatów w 2000 r.- czynniki generujące transport towarowy - wskaźnik

Lp	Powiaty	liczba podmiotów gospodarczych		liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych	produkcja sprzedana przemysłu w mln zł	wydatki inwestycyjne z budżetów powiatów w tys. .zł
		ogółem	w tym przemysł i budownictwo			
1	AUGUSTOWSKI	45	33	38	49	79
2	BIAŁOSTOCKI	100	100	100	44	44
3	BIELSKI	44	42	47	32	81
4	GRAJEWSKI	30	22	29	100	59
5	HAJNOWSKI	28	51	33	22	52
6	KOLNEŃSKI	22	16	22	11	27
7	ŁOMŻYŃSKI	27	25	30	20	18
8	MONIECKI	24	22	28	15	23
9	SEJNEŃSKI	12	7	12	3	13
10	SIEMIATYCKI	30	33	38	18	58
11	SOKÓLSKI	41	35	50	28	64
12	SUWALSKI	17	14	24	6	0
13	WYSOKOMAZ.	36	32	52	45	100
14	ZAMBROWSKI	34	29	34	30	28

Źródło: Opracowanie własne.

**Tabela 21.** Czynniki generujące transport pasazerski w 2000 r. - wartości bezwzględne

Lp	Powiaty	liczba ludności	liczba uczniów szkół <sup>3</sup> podstawowych i średnich	liczba pracujących ogółem	liczba podmiotów gospodarczych	liczba zarejestrowanych samochodów osobowych	liczba zarejestrowanych autobusów	stopa bezrobocia (100-najniższe)	powierzchnia objęta ochron <sup>1</sup> przyrody w % powierzchni ogólnej	udzielone noclegi w tys.
Lp	AUGUSTOWSKI	60 962	11 659	7 940	3 742	11 376	78	18	3,0	22
1	BIAŁOSTOCKI	140 007	20 228	14 818	8 402	30 349	90	14	33,6	122
2	BIELSKI	63 148	12 266	9 185	3 714	14 116	124	9	19,0	66
3	GRAJEWSKI	51 604	10 127	6 155	2 516	10 809	54	10	58,5	49
4	HAJNOWSKI	52 666	8 430	9 557	2 339	11 485	72	16	22,4	4
5	KOLNEŃSKI	41 166	7 665	3 663	1 879	8 408	40	13	26,1	43
6	ŁOMŻYŃSKI	51 164	8 089	3 173	2 297	10 423	25	10	32,1	7
7	MONIECKI	45 413	7 184	3 595	2 016	9 030	24	15	21,4	21
8	SEJNEŃSKI	21 993	4 355	2 112	1 003	5 520	12	20	60,8	35
9	SIEMIATYCKI	51 684	9 531	5 608	2 497	11 791	124	13	25,7	7
10	SOKÓLSKI	77 735	11 821	8 753	3 475	15 439	109	10	56,1	50
11	SUWAŃSKI	35 645	6 400	2 348	1 455	9 159	15	16	2,4	15
12	WYSOKOMAZ.	61 758	10 640	6 535	3 049	15 350	60	7	66,8	217
13	ZAMBROWSKI	46 472	8 652	5 662	2 863	9 565	102	21	0,2	2
14	<b>M Białystok</b>	<b>285 507</b>	<b>64 506</b>	<b>80 624</b>	<b>31 628</b>	<b>56 796</b>	<b>764</b>	<b>12,0</b>	<b>1,2</b>	<b>188</b>
15	<b>M Łomża</b>	<b>65 112</b>	<b>17 958</b>	<b>14 118</b>	<b>5 561</b>	<b>14 210</b>	<b>182</b>	<b>21,1</b>	bd	bd
16	<b>M Suwałki</b>	<b>69 092</b>	<b>19 364</b>	<b>17 043</b>	<b>6 409</b>	<b>15 262</b>	<b>169</b>	<b>19,0</b>	14,7	bd
17										

Zródło: Opracowanie własne.



**Tabela 22.** Ranking powiatów w 2000 r.- czynniki generujące transport pasazerski - wskaźnik.

	Powiaty	liczba ludności	liczba uczniów szkół podstawowych i średnich	liczba pracujących ogółem	liczba podmiotów gospodarczych	liczba zarejestrowanych samochodów osobowych	liczba zarejestrowanych autobusów	stopa bezrobocia (100-najniższe)	powierzchnia objęta ochron <sup>1</sup> przyrody w % powierzchni ogólnej	udzielone noclegi w tys.
Lp	AUGUSTOWSKI	44	58	53	45	37	63	39	100	100
1	BIAŁOSTOCKI	100	100	100	100	100	73	51	50	56
2	BIELSKI	45	61	62	44	47	100	79	4	10
3	GRAJEWSKI	37	50	42	30	36	44	35	28	30
4	HAJNOWSKI	38	42	64	28	38	58	75	88	23
5	KOLNEŃSKI	29	38	25	22	28	32	44	34	2
6	ŁOMYŃSKI	37	40	21	27	34	20	54	39	20
7	MONIECKI	32	36	24	24	30	19	73	48	3
8	SEJNEŃSKI	16	22	14	12	18	10	37	91	16
9	SIEMIATYCKI	37	47	38	30	39	100	100	32	10
10	SOKÓLSKI	56	58	59	41	51	88	49	38	3
11	SUWALSKI	25	32	16	17	30	12	58	84	23
12	WYSOKOMAZ.	44	53	44	36	51	48	73	4	7
13	ZAMBROWSKI	33	43	38	34	32	82	46	0	1

Zródło: Opracowanie własne.

**Tabela 23.** Prognoza demograficzna ludności województwa podlaskiego według wieku oraz powiatów do 2020 roku - w tys. osób

Powiaty	Wiek przedprodukcyjny			Wiek produkcyjny			Wiek poprodukcyjny		
	2000	2010	2020	2000	2010	2020	2000	2010	2020
Augustowski	16,2	12,3	12,0	34,8	37,7	35,3	9,7	10,2	11,9
Białostocki	35,4	27,7	28,5	81,0	90,8	87,6	23,8	24,0	28,9
Bielski	15,4	10,8	10,0	34,2	34,0	29,6	13,4	12,6	13,9
Grajewski	14,4	10,9	10,4	29,8	32,0	29,4	7,4	7,6	9,5
Hajnówski	11,2	7,8	7,4	29,8	28,7	24,0	11,7	11,3	11,9
Kolnenski	11,8	8,9	7,7	23,0	24,2	22,2	6,3	6,3	6,8
Lomżyński	14,1	10,8	9,2	27,6	29,3	27,1	9,4	8,3	8,3
Moniecki	12,2	8,7	7,9	24,8	26,1	23,5	8,3	7,6	8,2
Sejniński	5,8	4,4	4,0	12,3	12,9	11,7	3,8	3,7	4,1
Siemiatycki	13,0	9,7	8,9	28,3	29,3	26,4	10,4	9,9	10,3
Sokółski	19,6	14,0	12,5	19,1	44,4	39,1	14,4	13,8	15,1
Suwalski	10,7	8,3	7,1	43,9	20,8	19,4	6,0	5,5	5,6
Wysokomazowiecki	16,6	12,2	10,8	33,9	35,4	31,9	11,4	10,7	11,4
Zambrowski	12,8	9,4	8,8	26,8	28,4	25,7	6,8	7,2	8,6
M. Białystok	65,6	55,3	66,3	183,2	205,2	202,5	38,0	47,7	65,4
M. Lomża	18,6	14,3	15,8	40,5	46,6	43,8	6,1	8,5	14,0
M. Suwałki	20,3	15,9	17,9	42,2	50,8	50,2	6,9	9,1	14,8
Razem województwo	313,8	241,4	245,3	715,2	776,2	729,6	193,9	204,0	247,9

Zródło: Rocznik statystyczny województw 2000 r. GUS. Warszawa.

# ZALACZNIK NR 3

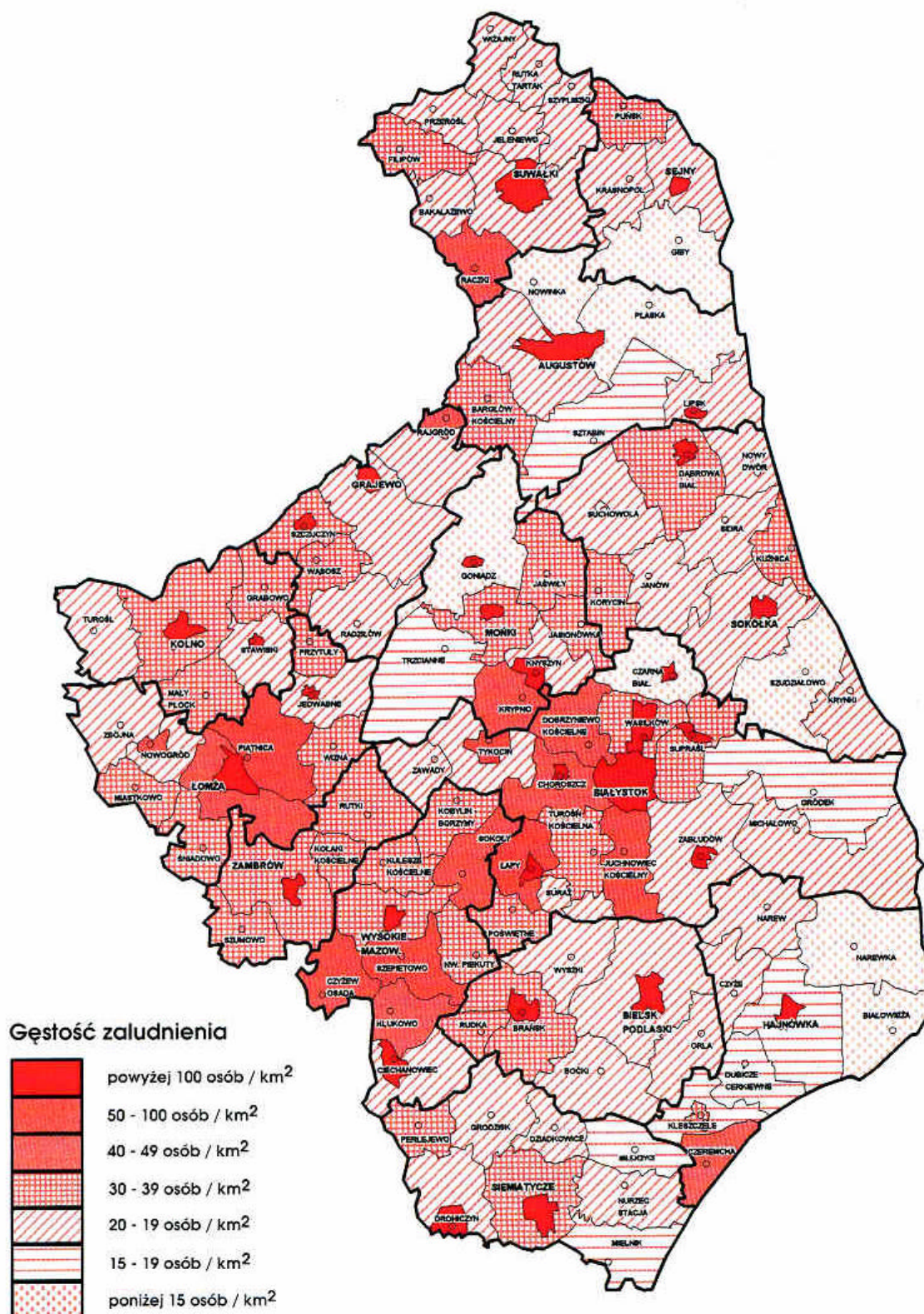
## Spis map i rysunków

Mapa 1. Województwo podlaskie – siec drogowa, kolejowa, przejścia graniczne .....	122
Mapa 2. Gestosc zaludnienia w województwie podlaskim według gmin .....	123
Mapa 3. Rejony turystyczne w województwie podlaskim.....	124
Rysunek 1. Drogi krajowe i wojewódzkie w województwie podlaskim .....	125
Rysunek 2. Siec autobusowa w województwie podlaskim.....	126
Rysunek 3. Wazniejsze autobusowe polaczenia miedzyregionalne i miedzynarodowe prowadzone przez PPKS w województwie podlaskim w 2001 r.....	127
Rysunek 4. Obciazenie dróg województwa podlaskiego wynikajace z eksportu i importu towarów przez graniczne przejścia drogowe województwa podlaskiego .....	128

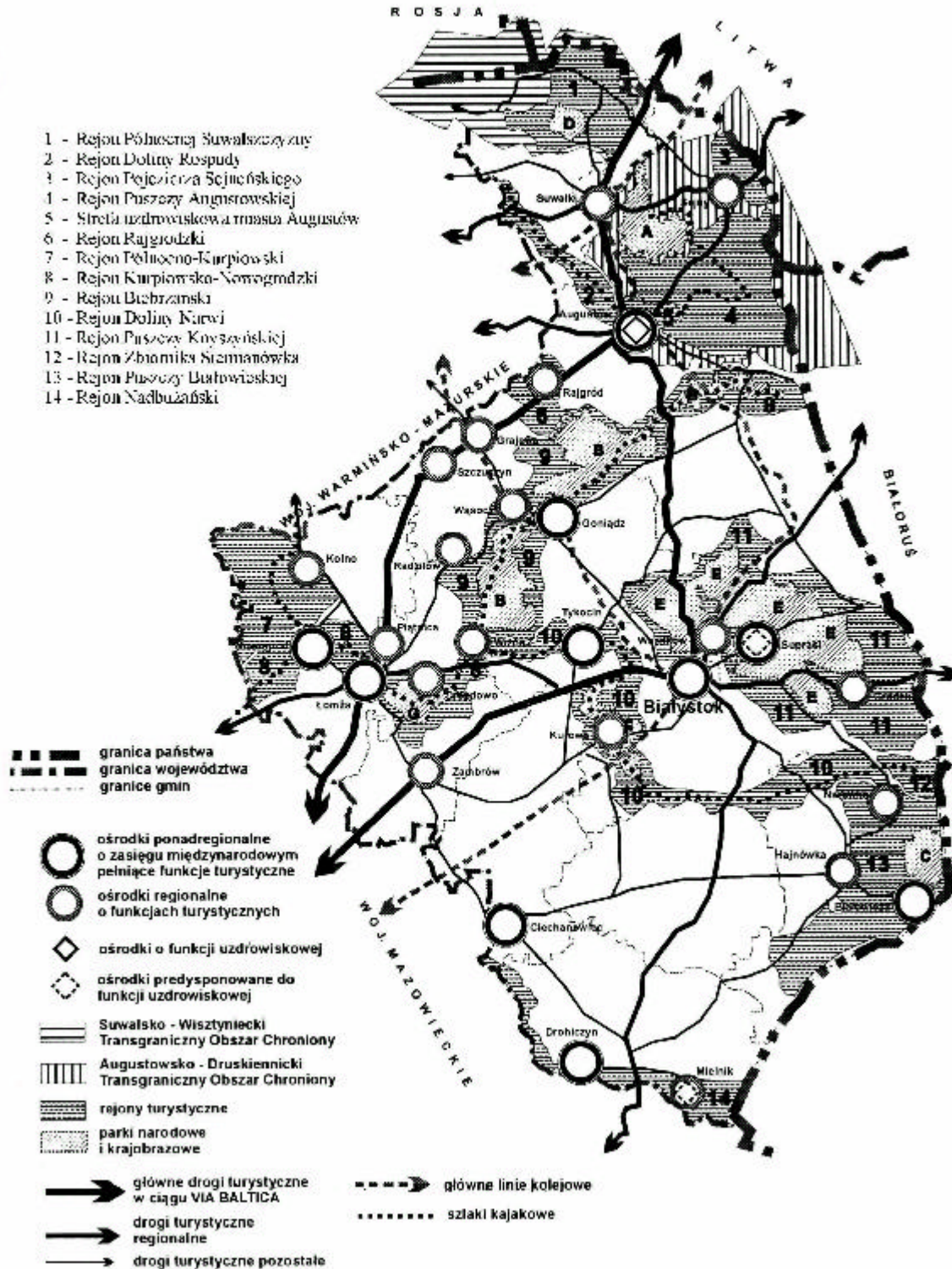
Mapa 1. Województwo podlaskie - siec drogowa, kolejowa, przejścia graniczne



Mapa 2. Gęstość zaludnienia w województwie podlaskim według gmin

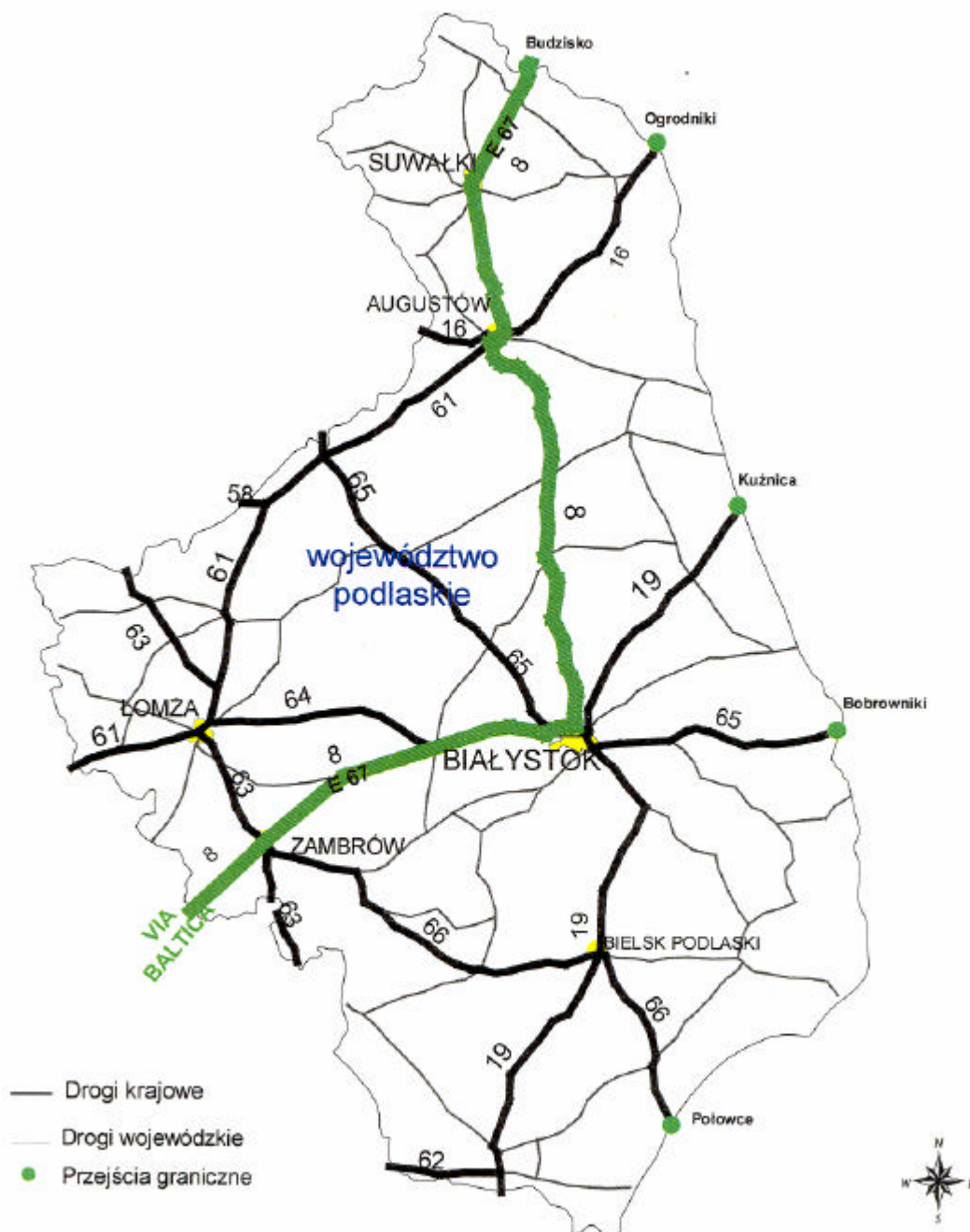


Mapa 3. Rejony turystyczne w województwie podlaskim



Źródło: Strategia rozwoju województwa podlaskiego do roku 2010. Białystok 2006.

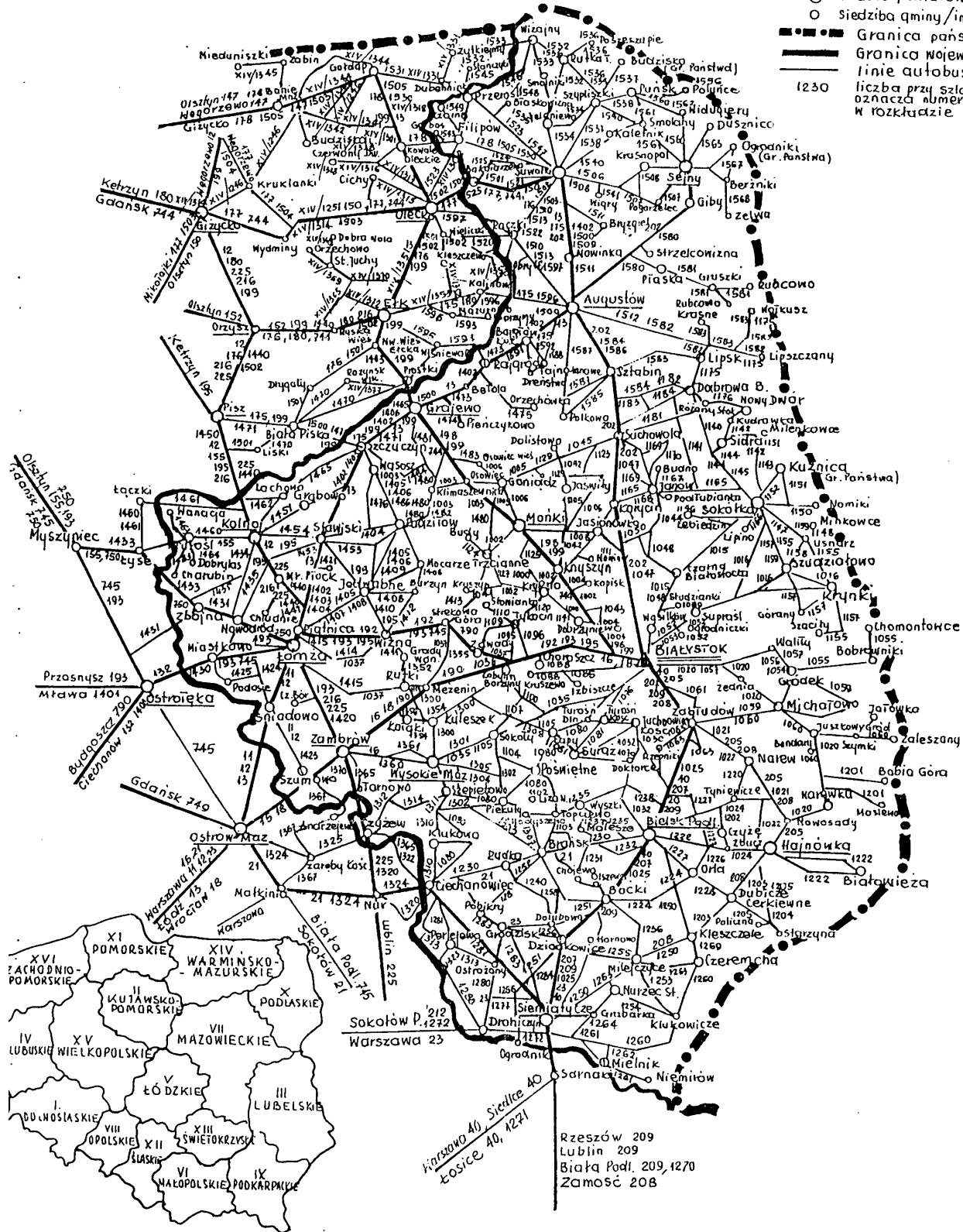
Rysunek 1. Drogi krajowe i wojewódzkie w województwie podlaskim



Rysunek 2. Sieć autobusowa w województwie podlaskim

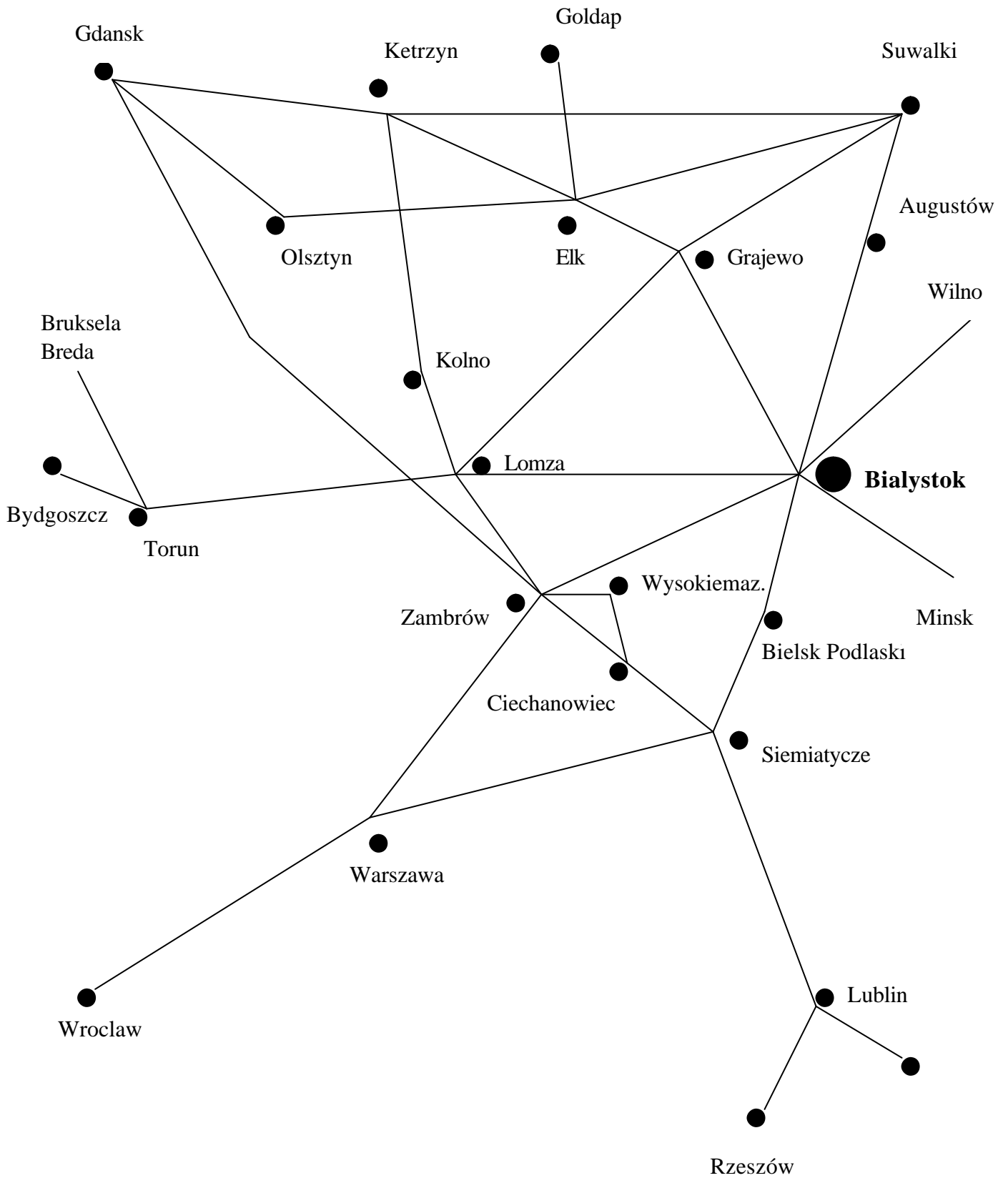
MAPA  
SIECI AUTOBUSOWEJ  
X. WOJ. PODLASKIEGO

- ⊙ Miasto wojewódzkie
- Miasto powiatowe
- Siedziba gminy/inna miejsc.
- Granica państwa
- Granica województwa
- Linie autobusowe
- 1230 liczba przy szlaku  
oznacza numer tabeli  
w rozkładzie





**Rysunek 3.** Wazniejsze autobusowe polaczenia miedzyregionalne i miedzynarodowe prowadzone przez PPKS w wojewodztwie podlaskim w 2001 r.



**Rysunek 4.** Obciążenie dróg województwa podlaskiego wynikające z eksportu i importu towarów przez graniczne przejścia drogowe województwa podlaskiego

