



Załącznik Nr 2 do Uchwały

Nr 161/2082/2016

Zarządu Województwa Podlaskiego

z dnia 20 września 2016 r.

***Regionalny plan transportowy
województwa podlaskiego
na lata 2014-2020***

Spis treści

Spis treści.....	3
1. Wykaz skrótów	5
2. WSTĘP.....	6
2.1. Transport w dokumentach regionalnych	6
2.2. Transport w dokumentach krajowych i europejskich	8
3. CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA	11
3.1. Uwarunkowania popytowe i potencjały ruchotwórcze	11
Potencjał ludnościowy i sieć osadnicza	11
Migracje.....	13
Dojazdy do pracy	14
Najwięksi pracodawcy.....	17
Produkcja sprzedana przemysłu.....	20
Eksport.....	20
Turystyka	24
Ruch graniczny.....	25
Wnioski.....	30
3.2. Stan i uwarunkowania systemu transportu	31
3.2.1. Transport drogowy.....	31
Sieć drogowa	31
Sieć transportowa głównych ośrodków miejskich	36
Stan techniczny.....	39
Obciążenie ruchem.....	43
Bezpieczeństwo	49
Wnioski.....	49
3.2.2. Transport kolejowy.....	50
Sieć kolejowa	50
Stan techniczny infrastruktury kolejowej.....	53
Obciążenie ruchem.....	54
Bezpieczeństwo	59
Wnioski.....	60
3.2.3. Transport wodny śródlądowy.....	62
3.2.4. Transport lotniczy.....	62
3.2.5. Transport intermodalny	63
3.3. Dostępność transportowa	63
3.3.1. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)	63
3.3.2. Dostępność drogowa.....	67

3.3.3.	Dostępność kolejowa	71
3.3.4.	Dostępność międzygałęziowa	72
3.3.5.	Analiza SWOT	75
4.	CZĘŚĆ PROGNOSTYCZNA.....	76
4.1.	Cele	76
4.2.	Dostępność drogowa.....	86
4.3.	Dostępność kolejowa	96
4.4.	Dostępność międzygałęziowa	96
4.5.	Kierunki interwencji.....	98
4.6.	Wnioski i rekomendacje	100
5.	SYSTEM REALIZACJI	104
5.1.	Potencjał administracyjny i podział kompetencji.....	104
5.1.1.	Układ podmiotowy	104
5.1.2.	System instytucjonalny w sektorze drogowym	105
5.1.3.	System instytucjonalny w sektorze kolejowym.....	107
5.2.	Zasady aktualizacji	108
5.3.	Ramy finansowe	109
5.4.	System monitorowania	110
	Załącznik 1. Kryteria oceny projektów drogowych i kolejowych	114
1.1	Kryteria doboru projektów drogowych na drogach wojewódzkich poza miastami na prawach powiatu	114
1.2	Kryteria doboru projektów kolejowych.....	118

1. Wykaz skrótów

Plan	– <i>Regionalny plan transportowy województwa podlaskiego na lata 2014-2020</i>
BDL GUS	– Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego
BOF	– Białostocki Obszar Funkcjonalny
CEF	– Instrument „Łącząc Europę” (<i>Connecting Europe Facility</i>)
CT	– cel tematyczny
EFRR	– Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
DK	– droga krajowa
DW	– droga wojewódzka
GDDKiA	– Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPR	– Generalny Pomiar Ruchu
MOF	– miejski obszar funkcjonalny
MR	– Ministerstwo Rozwoju
PARP	– Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości
PKP	– Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna
PKP PLK	– PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
PO IŚ	– Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020
PO PW	– Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020
PUP	– powiatowy urząd pracy
PZDW	– Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
RPOWP	– Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020
SDR	– średni dobowy ruch w roku
SRWP	– Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020
TEN-T	– transeuropejska sieć transportowa (<i>Trans-European Transport Networks</i>)
UE	– Unia Europejska
ZLK	– Zakład Linii Kolejowych

Użyte skróty odnoszące się do klasy dróg publicznych – na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016, poz. 124):

S	– klasa drogi: ekspresowa
GP	– klasa drogi: główna ruchu przyspieszonego
G	– klasa drogi: główna
Z	– klasa drogi: zbiorcza

2. WSTĘP

Regionalny plan transportowy województwa podlaskiego na lata 2014-2020¹ został opracowany celem wypełnienia następujących warunków ex-ante określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 roku odnoszących się do celu tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej* i mających zastosowanie do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020:

- **Warunek 7.1. Transport:** *Istnienie kompleksowego planu/planów lub kompleksowych ram w zakresie inwestycji transportowych zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN- T.*
- **Warunek 7.2. Kolej:** *Istnienie w kompleksowym planie/kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), która wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T. Inwestycje obejmują tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.*

Wsparcie w ramach ww. celu tematycznego będzie realizowane w Osi priorytetowej IV *Poprawa dostępności transportowej* Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020. Niniejszy *Plan* diagnozuje istniejące deficyty w systemie transportu drogowego i kolejowego w województwie podlaskim, jak również wskazuje cele, pożądane kierunki zmiany oraz identyfikuje inwestycje, które będą realizowane w perspektywie finansowej 2014-2020 w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej. Przedstawiony w niniejszym *Planie* system realizacji określa sposób jego wdrażania oraz gwarantuje, iż *Plan* będzie w pełni wykonalny.

Dokument sporządzono stosownie do zapisów ujętych w *Planie działań województwa podlaskiego w celu wypełnienia warunków wstępnych 7.1 i 7.2 dla RPOWP 2014-2020*.

Zgodnie z wymogami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, projekt *Regionalnego planu transportowego województwa podlaskiego na lata 2014-2020* podlegał strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko.

2.1. Transport w dokumentach regionalnych

Regionalny plan transportowy województwa podlaskiego na lata 2014-2020 jest spójny z dokumentami strategicznymi i programowymi województwa. Dokumenty strategiczne województwa, stanowiące punkt wyjścia dla opracowania kierunków polityki transportowej województwa, obejmują przede wszystkim:

- *Strategię Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020;*

¹ Dokument został opracowany w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podlaskiego z udziałem zespołu ekspertów z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk (IGiPZ PAN) pod kierunkiem prof. dr hab. Tomasza Komornickiego.

- *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego* zatwierdzony Uchwałą Nr IX/80/03 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 27 czerwca 2003 r. (Dz. Urz. Woj. Podl. nr 108, poz. 2026);
- *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego* – projekt (I kwartał 2015);
- *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Podlaskiego* (Uchwała nr XXXIII/400/13 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 29.11.2013 r.);
- *Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Podlaskim 2014-2020*;
- Kontrakt Terytorialny dla Województwa Podlaskiego, zatwierdzony Uchwałą Nr 189 Rady Ministrów z dnia 24 września 2014 r. (Dz. U z 2014 r. Poz. 834);
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020.

W obszarze transportu *Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* uwzględnia w ramach Celu strategicznego 2. *Powiązania krajowe i międzynarodowe*, potrzebę podnoszenia zewnętrznej i wewnętrznej dostępności regionu (Cel operacyjny 2.5). Dostępność postrzegana jest jako czynnik decydujący o atrakcyjności regionu – gospodarczej, jak i turystycznej. Oprócz dowiązania województwa do krajowego układu transportowego podkreśla się również konieczność poprawy jakości powiązań międzynarodowych z Białorusią i Litwą, a także zapewnienie dostępności transportowej najważniejszych ośrodków regionu, tj. Białegostoku oraz miast subregionalnych – Bielska Podlaskiego, Łomży i Suwałk. Stąd też do głównych kierunków interwencji zaliczono: poprawę zewnętrznej dostępności transportowej regionu, wzmocnienie spójności terytorialnej poprzez wspieranie wewnętrznej dostępności transportowej oraz inwestycje w efektywny system transportu publicznego.

Projekt *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Podlaskiego* w kierunkach rozwoju przestrzennego województwa uwzględnia dwa cele strategiczne związane z infrastrukturą transportową: 1) zwiększenie konkurencyjności miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków – wojewódzkiego – Białegostoku, subregionalnych oraz powiatowych w zakresie jakości: infrastruktury funkcji publicznych ponadlokalnych, potencjału gospodarczego, powiązań funkcjonalnych zewnętrznych i struktur przestrzennych zagospodarowania oraz 2) poprawa dostępności terytorialnej zewnętrznej i wewnętrznej województwa podlaskiego, poprzez rozwój infrastruktury transportowej ze zmniejszeniem kosztów środowiskowych oraz telekomunikacyjnej i teleinformatycznej.

W szczególności zwraca uwagę na:

- poprawę krajowych (z Warszawą, Lublinem, Gdańskiem) i międzynarodowych (z Kownem, Grodnem i Brześciem Litewskim) powiązań drogowych i kolejowych Białegostoku;
- poprawę regionalnych powiązań drogowych i kolejowych Białegostoku z ośrodkami subregionalnymi – Łomżą i Suwałkami oraz ośrodkami powiatowymi;
- eliminowanie uciążliwości intensywnego ruchu drogowego, zwłaszcza tranzytowego ciężarowego z obszarów zabudowy śródmiejskiej, mieszkaniowej oraz terenów rekreacji, poprzez jego przenoszenie na ciągi drogowe zewnętrzne, np. obwodnice;
- wspieranie tworzenia odpowiednich powiązań transportowych do stref aktywności gospodarczej w miastach powiatowych;
- stosowanie zwłaszcza w obszarach śródmiejskich priorytetu komunikacji zbiorowej głównie publicznej oraz pieszej i rowerowej, z równoczesnym ograniczaniem komunikacji samochodowej indywidualnej.

Celem głównym *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Podlaskiego* jest zapewnienie funkcjonowania regionalnego transportu zbiorowego w obszarze województwa podlaskiego według zasad zrównoważonego rozwoju transportu, uwzględniającego oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego

transportu zbiorowego, zmierzającego do wykorzystywania różnych środków transportu, oraz promującego przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne, środki transportu w regionalnej komunikacji autobusowej i kolejowej.

Wojewódzki Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Województwie Podlaskim 2014-2020 zwraca dodatkowo uwagę na potrzebę zapewnienia bezpiecznej infrastruktury drogowej, która jest jednym z warunków zapewnienia bezpieczeństwa na drogach. Wskazuje przy tym na zły stan techniczny nawierzchni dróg, nienormatywne parametry użytkowe tras (niska nośność, często niedostateczna szerokość jezdni, niewłaściwa geometria łuków poziomych i pionowych), liczne nierówności podłużne rzutujące na komfort jazdy, przebieg ciągów drogowych przez centra miejscowości (brak obwodnic) i odpowiedniej ilości skrzyżowań skanalizowanych, a także dalece niewystarczająca ilość urządzeń usprawnienia i obsługi ruchu jako główne ograniczenia w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa drogowego.

Możliwości finansowania inwestycji transportowych drogowych i kolejowych na terenie województwa określono w ramach interwencji w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020. Generalnie zakres interwencji w Osi priorytetowej IV *Poprawa dostępności transportowej* obejmuje inwestycje na rzecz mobilności regionalnej (rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej o istotnym znaczeniu gospodarczym, niezbędnej do skomunikowania, np. z terenami inwestycyjnymi czy przejściami granicznymi) oraz infrastruktury kolejowej (efektywny system transportu publicznego, łączącego ważne ośrodki wewnątrz województwa).

Kierunki rozwoju systemu transportowego na terenie województwa podlaskiego, zapisane w powyżej wymienionych programach, zostały uwzględnione przy opracowywaniu kryteriów do priorytetyzacji inwestycji.

2.2. Transport w dokumentach krajowych i europejskich

Przy opracowywaniu niniejszego *Planu*, w celu zachowania spójności i komplementarności priorytetowych kierunków działań, pod uwagę wzięto również zapisy dokumentów strategicznych opracowanych na poziomie Unii Europejskiej, jak i ogólnopolskim.

W szczególności były to:

- Rozporządzenia pakietu legislacyjnego polityki spójności na lata 2014-2020;
- *Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*;
- *Zielona Księga – TEN-T: Przegląd polityki. W kierunku lepiej zintegrowanej transeuropejskiej sieci transportowej w służbie wspólnej polityki transportowej*. KOM(2009)44 z dnia 4.02.2009 r.;
- *Wspólne propozycje Grupy Wyszehradzkiej odnośnie rewizji sieci TEN-T*, http://pkbwl.mir.gov.pl/2-48203f1e24e2f-1792563-p_1.htm;
- *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*;
- *Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2011-2020*;
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*;
- *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* oraz pozostałe strategie zintegrowane;
- *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*;
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*;
- *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*;

- programy operacyjne na poziomie krajowym;
- *Program budowy dróg krajowych na lata 2014-2023* – projekt z 22 grudnia 2014;
- *Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015*, Załącznik do uchwały nr 10/2011 Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011;
- *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*;
- *Generalny Pomiar Ruchu w 2010. Wyniki pomiaru ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r.*;
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 187, poz. 1446);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2010r. w sprawie wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. (Dz.U. Nr 138 poz. 932 oraz z 2011 r. Nr 124, poz. 703);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. w sprawie wykazu dróg krajowych oraz dróg wojewódzkich, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, oraz wykazu dróg krajowych, po których mogą poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 8 t (Dz.U. 2012 poz. 1061);
- *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku.*

Do najważniejszych kierunków strategicznych lub elementów diagnozy strategicznej określonych w poszczególnych dokumentach można zaliczyć następujące wnioski:

- skoncentrowanie wysiłków na modernizacji sektora transportu i zmniejszeniu jego udziału w emisji związków węgla oraz na transporcie w miastach, które są źródłem dużego zagęszczenia ruchu i emisji;
- uwzględnienie transportu i poprawy dostępności transportowej na obszarach wiejskich jako kluczowych czynników w zakresie równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski;
- podstawowe znaczenie dla konkurencyjności gospodarki ma rozwój i poprawa dostępności do infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej, a dostępność infrastruktury transportowej oraz jej odpowiednia przepustowość umożliwiają dyfuzję wzrostu gospodarczego z silnych regionów do regionów rozwijających się wolniej;
- polska infrastruktura transportowa stanowi jeden ze słabszych elementów polskiej gospodarki poprzez niedostosowanie do intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców;
- zwiększenie dostępności terytorialnej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym (lokalnym), europejskim i globalnym jest kluczowym elementem rozwoju systemu transportowego.

W przypadku planowania interwencji w obszarze infrastruktury transportowej finansowanej ze środków UE istotne jest zapewnienie spójności z warunkami finansowania inwestycji transportowych w perspektywie finansowej 2014-2020 określonymi w Umowie Partnerstwa.

Planowane w ramach celu tematycznego 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej* inwestycje na poziomie regionalnym powinny być skierowane przede wszystkim na zwiększenie dostępności transportowej w układzie krajowym: zapewnienie wysokiej jakości międzyregionalnych i wewnątrzregionalnych powiązań transportowych, w tym rozwój węzłów miejskich; podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu transportowego, a także rozwój alternatywnych form transportu (rozwój transportu intermodalnego).

W ramach rozbudowy infrastruktury transportowej międzyregionalnej i wewnątrzregionalnej (tzw. *secondary connectivity*) priorytetem jest budowa oraz przebudowa dróg wojewódzkich na odcinkach leżących w ciągach komunikacyjnych, stanowiących połączenie z siecią TEN-T. W odniesieniu do

infrastruktury kolejowej na poziomie regionalnym wspierane będą inwestycje poza siecią TEN-T dotyczące budowy, modernizacji, a także, w uzasadnionych przypadkach – rewitalizacji sieci kolejowej i infrastruktury dworcowej o znaczeniu regionalnym.

W praktyce oznacza to możliwość wsparcia następujących rodzajów inwestycji:

- w drogi wojewódzkie dla odcinków pozwalających na włączenie do systemu dróg krajowych lub sieci TEN-T, wypełniających luki w sieci dróg pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi, miastami nie będącymi stolicami województw (regionalnymi i subregionalnymi rynkami pracy) w warunkach słabej dostępności transportowej;
- w drogi lokalne (gminne i powiatowe) dla odcinków zapewniających konieczne bezpośrednie połączenia z siecią TEN-T, przejściami granicznymi, portami lotniczymi, morskimi, terminalami towarowymi, centrami lub platformami logistycznymi;
- z zakresu budowy, modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym, charakteryzujące się dużymi potokami ruchu i łączących ośrodki regionalne z ich otoczeniem i obszarami peryferyjnymi;
- w węzły miejskie dla zapewnienia spójności sieci TEN-T oraz jej powiązań z infrastrukturą niższego rzędu.

Realizacji inwestycji transportowych towarzyszyć będzie szereg działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.

3. CZĘŚĆ DIAGNOSTYCZNA

3.1. Uwarunkowania popytowe i potencjały ruchotwórcze

Potencjał ludnościowy i sieć osadnicza

W województwie podlaskim w 2014 r. mieszkało prawie 1 mln 192 tys. mieszkańców. Jak wskazuje się w prognozie demograficznej na lata 2014-2050 „prognozuje się systematyczny spadek liczby mieszkańców do 2050 r., przy czym w podobnym tempie będzie zmniejszać się liczba ludności w miastach i na wsi”. W świetle prognozy demograficznej do 2050 r. liczba ludności w województwie podlaskim ma zmniejszyć się do poniżej 1 mln, przy czym przyrost naturalny ma pozostać ujemny i pogłębić się z -1,3 w 2013 r. do -6,9 w 2050 r. Województwo podlaskie należy również do tych regionów, w których proces starzenia się przebiega najszybciej.

Białystok: stolica województwa i rdzeń białostockiego obszaru funkcjonalnego, pełni wiodącą rolę administracyjnego, gospodarczego, kulturalnego i naukowego centrum województwa i północno-wschodniej części kraju, a także ośrodka pomostowego w stosunkach z Białorusią i Rosją. Ośrodek wojewódzki ma znaczenie kluczowe dla rozwoju makroregionu. Jest głównym celem dojazdów do pracy oraz kluczowym centrum usług publicznych wyższego rzędu. Prawie połowa mieszkańców miast w województwie to białostoczanie (w 2014 r. ok. 295,5 tys. mieszkańców).

W sieci osadniczej województwa miasta Łomża, Suwałki i Bielsk Podlaski stanowią ośrodki subregionalne. Wspomagają ośrodek wojewódzki w zaspokajaniu potrzeb mieszkańców subregionów w zakresie usług publicznych, szkolnictwa wyższego, specjalistycznej służby zdrowia i opieki społecznej, kultury i administracji publicznej oraz stanowią ważne ogniwa gospodarcze aktywizujące sąsiadujące obszary.

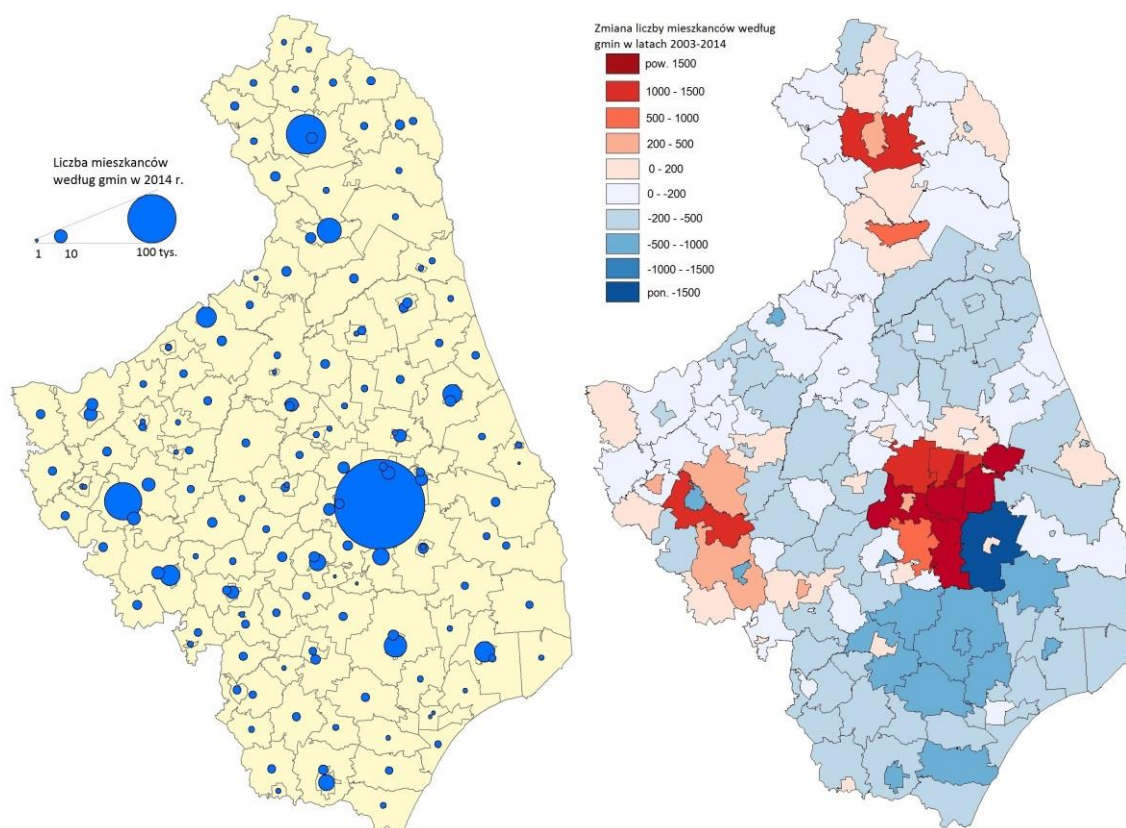
Biorąc pod uwagę liczbę ludności poza Białymstokiem dwa miasta (Suwałki oraz Łomża) miały powyżej 60 tys. mieszkańców (odpowiednio 69,3 i 62,8 tys. mieszkańców). W Augustowie liczba mieszkańców przekroczyła 30 tys., a w Bielsku Podlaskim – 26 tys. Do miast, w których mieszkało powyżej 20 tys. mieszkańców należały również Zambrów, Grajewo i Hajnówka (ryc. 1).

W województwie podlaskim funkcje powiatowe pełni 11 miast ze standardowymi dla tego szczebla funkcjami ponadlokalnymi obsługi ludności w zakresie administracji publicznej, edukacji, ochrony zdrowia i opieki społecznej, kultury oraz z szeregiem innych funkcji usługowych i gospodarczych o zasięgu ponadpowiatowym.

Największy wzrost liczby ludności w latach 2003-2014 miał miejsce w miejskim obszarze funkcjonalnym Białegostoku, przy czym w gminie Wasilków nastąpił wzrost liczby mieszkańców aż o ponad 25%, a w gminie Juchnowiec Kościelny – o ponad 20%. Proces suburbanizacyjny sprzyjał wzrostowi liczby mieszkańców również w MOF ośrodków subregionalnych na prawach powiatu, tj. w Łomży oraz Suwałkach, przede wszystkim w gminach wiejskich Suwałki oraz Łomża (wzrost w badanym okresie odpowiednio o 16,1 i 12,5%). Na pozostałym obszarze województwa obserwowalny jest spadek liczby mieszkańców. Znaczne spadki cechowały przede wszystkim, należący do najszybciej wyludniających się obszarów Polski, powiat hajnowski (spadek liczby ludności o ponad 9% w latach 2003-2014), a w ujęciu bezwzględny – powiat bielski. W gminie Zabłudów nastąpiła natomiast duża zmiana liczby ludności ze względu na zmianę granic administracyjnych w 2006 r. pomiędzy miastem na prawach powiatu Białystok a powiatem białostockim poprzez przyłączenie z gminy Zabłudów do Białegostoku obszarów obrębów ewidencyjnych Dojlidy Górne i Zagórki oraz części obszaru obrębu ewidencyjnego Halickie o łącznej powierzchni 832,96 ha. Po zmianach administracyjnych liczba ludności rośnie szybko również w tej gminie (ryc. 1).

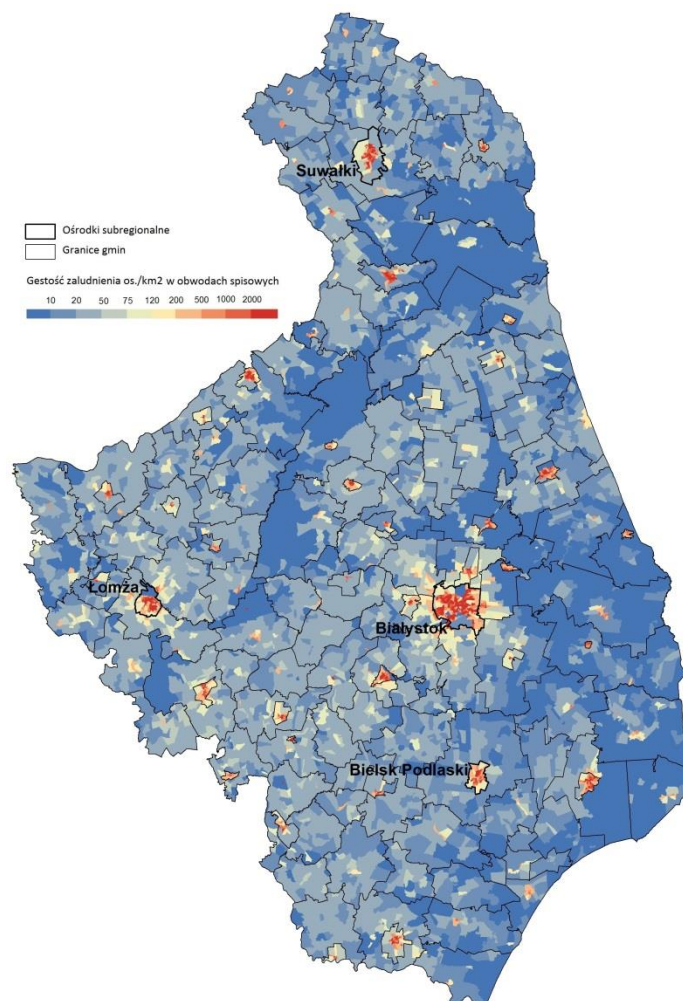
Jednocześnie należy podkreślić, że terytorium województwa poza MOF Białegostoku, Suwałk i Łomży jest obszarem gdzie proces ubytku ludności trwa od wielu lat. Dotyczy to zwłaszcza terenów

południowych i wschodnich regionu, diagnozowanych jako depopulacyjne już w latach 70-tych XX wieku. Długotrwałość uwarunkowanego migracyjnie ubytku powoduje istotne deformacje struktury demograficznej. Dotyczy to w pierwszej kolejności struktury wieku. W prawie całym województwie udział osób w wieku poprodukcyjnym przekracza średnia krajową, a w części południowej i wschodniej należy do największych w kraju (zwarty obszar z udziałem tej grupy na poziomie 22-25%). Ma to swoje konsekwencje dla potrzeb w zakresie przewozów, a co za tym idzie także dla rozwoju infrastruktury transportowej. Chodzi przy tym nie tyle o celowość podejmowanych inwestycji, co raczej o ich skalę (ryzyko przeszacowania przyszłych potoków ruchu), a także priorytetyzację. Strefy depopulacyjne zamieszkałe przez ludność starszą potrzebują sprawnych powiązań z ośrodkami powiatowymi (Bielsk Podlaski, Hajnówka, Siemiatycze) stanowiącymi lokalne centra usług pożytku publicznego. Relatywne znaczenie powiązań z innymi miastami w Polsce jest tam mniejsze niż w innych częściach regionu.



Ryc. 1. Liczba mieszkańców według gmin w województwie podlaskim w 2014 r. oraz zmiana liczby mieszkańców w latach 2003-2014

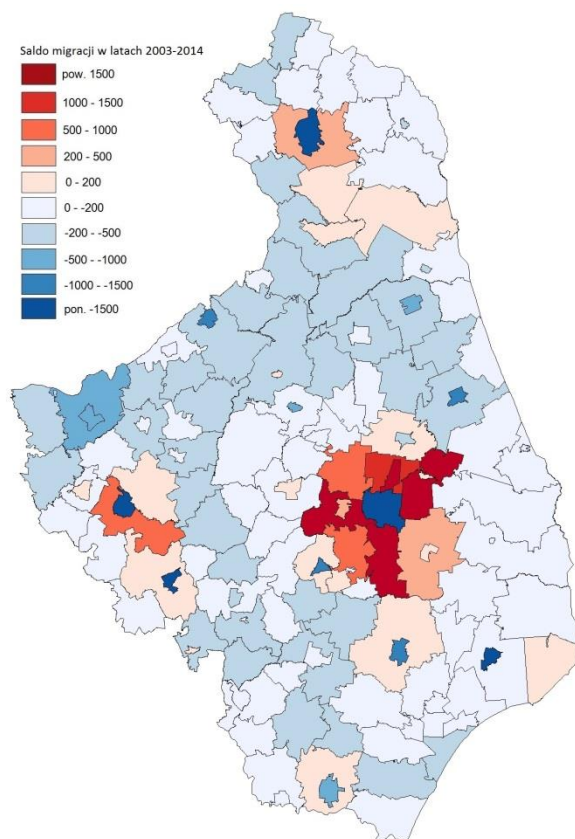
Gęstość zaludnienia w województwie podlaskim jest ponad dwukrotnie niższa niż średnia krajowa (w 2010 r. 59 mieszk./km² wobec analogicznego wskaźnika równego 122 dla Polski). Na obszarze województwa występują przy tym rozległe tereny charakteryzujące się gęstością zaludnienia niższą niż 10 osób na 1 km². Są to przede wszystkim puszcze: Augustowska, Białowieska i Knyszyńska, a także Biebrzański Park Narodowy (ryc. 2).



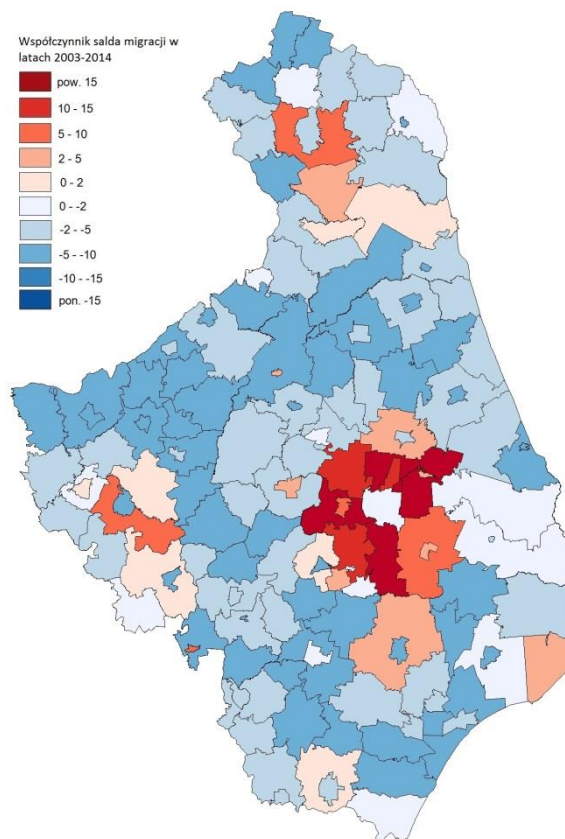
Ryc. 2. Gęstość zaludnienia według obwodów spisowych w województwie podlaskim w 2011 r.

Migracje

Zjawisko suburbanizacji ma miejsce w większości obszarów podmiejskich w województwie podlaskim. Większość miast notuje tymczasem ujemne saldo migracji ogółem. Szczególnie intensywnie zjawisko to jest obserwowalne w Białostockim Obszarze Funkcjonalnym. Przy uwzględnieniu współczynnika salda migracji (saldo migracji jako suma wymeldowań i zameldowań w latach 2003-2014 w relacji do liczby ludności w 2014 r.) widać, że wskaźnik ten dla lat 2003-2014 przekracza 15% w gminach Supraśl, Wasilków, Choroszcz oraz Juchnowiec Kościelny. W przypadku pozostałych ośrodków subregionalnych współczynnik salda migracji jest również wysoki dla gminy wiejskiej Łomża (7,2%), gminy wiejskiej Suwałki (5,6%) i relatywnie niższy dla gminy wiejskiej Bielsk Podlaski (2,8%). Proces suburbanizacji jest też obserwowany w otoczeniu niektórych innych miast powiatowych. Dotyczy m.in. Siemiatycz oraz Augustowa. Współczynnik salda migracji jest najniższy w gminach oddalonych od większych ośrodków (ryc. 3-4).



Ryc. 3. Saldo migracji w latach 2003-2014 w gminach województwa podlaskiego



Ryc. 4. Współczynnik salda migracji w latach 2003-2014 w gminach województwa podlaskiego

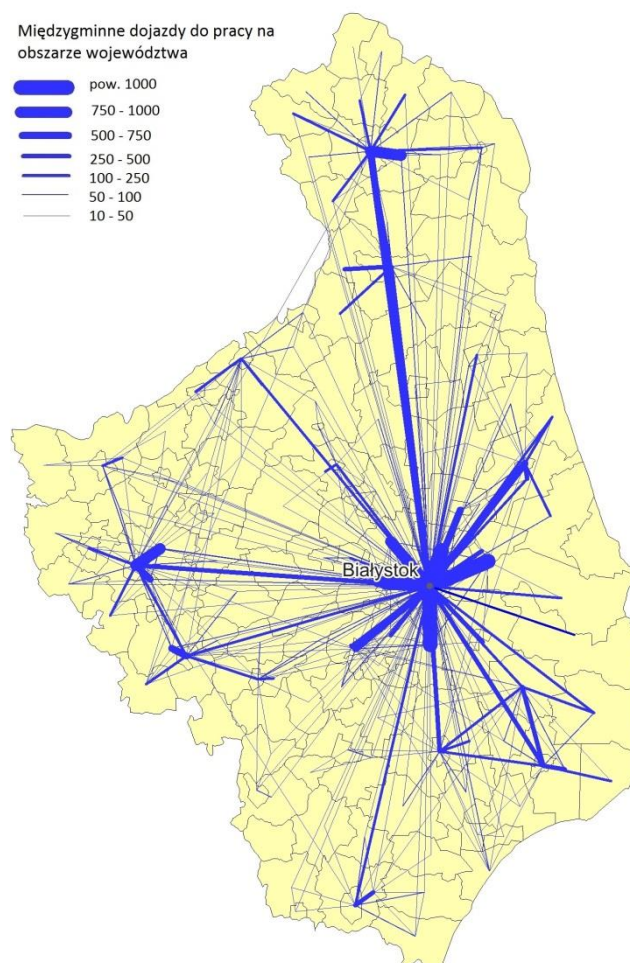
Ujemne saldo migracji jest w południowej części województwa mniej ujemne niż ogólny bilans liczby ludności. Oznacza to, że na terenach trwale depopulacyjnych o spadku zaludnienia decyduje w znacznej mierze ubytek naturalny. Reasumując, przekształcenia struktury demograficznej i osadniczej województwa podlaskiego są znaczne i prowadzą do różnicowania się potrzeb transportowych w obrębie regionu. Jest to różnicowanie zarówno skali, jak też struktury popytu na przewozy oraz na nową infrastrukturę.

Dojazdy do pracy

Z punktu widzenia systemu transportowego województwa kluczowy jest zasięg oraz kierunki dojazdów do pracy. Na dojazdy do pracy w województwie podlaskim bardzo silny wpływ ma ośrodek warszawski (4 679 dojeżdżających do Warszawy z województwa podlaskiego). Stolica kraju jest szczególnie atrakcyjna dla mieszkańców dużych miast, tj. Białegostoku, Łomży, a nawet odległych Suwałk. Dojazdy do Warszawy w praktyce rozumieć należy jednak jako nie wykazane statystycznie migracje lub też jako migracje wahadłowe (w rytmie tygodniowym). Także część dojazdów do Białegostoku z północnych rubieży województwa (w tym Suwałk) jest prawdopodobnie w rzeczywistości migracjami wahadłowymi, lub nawet stałymi.

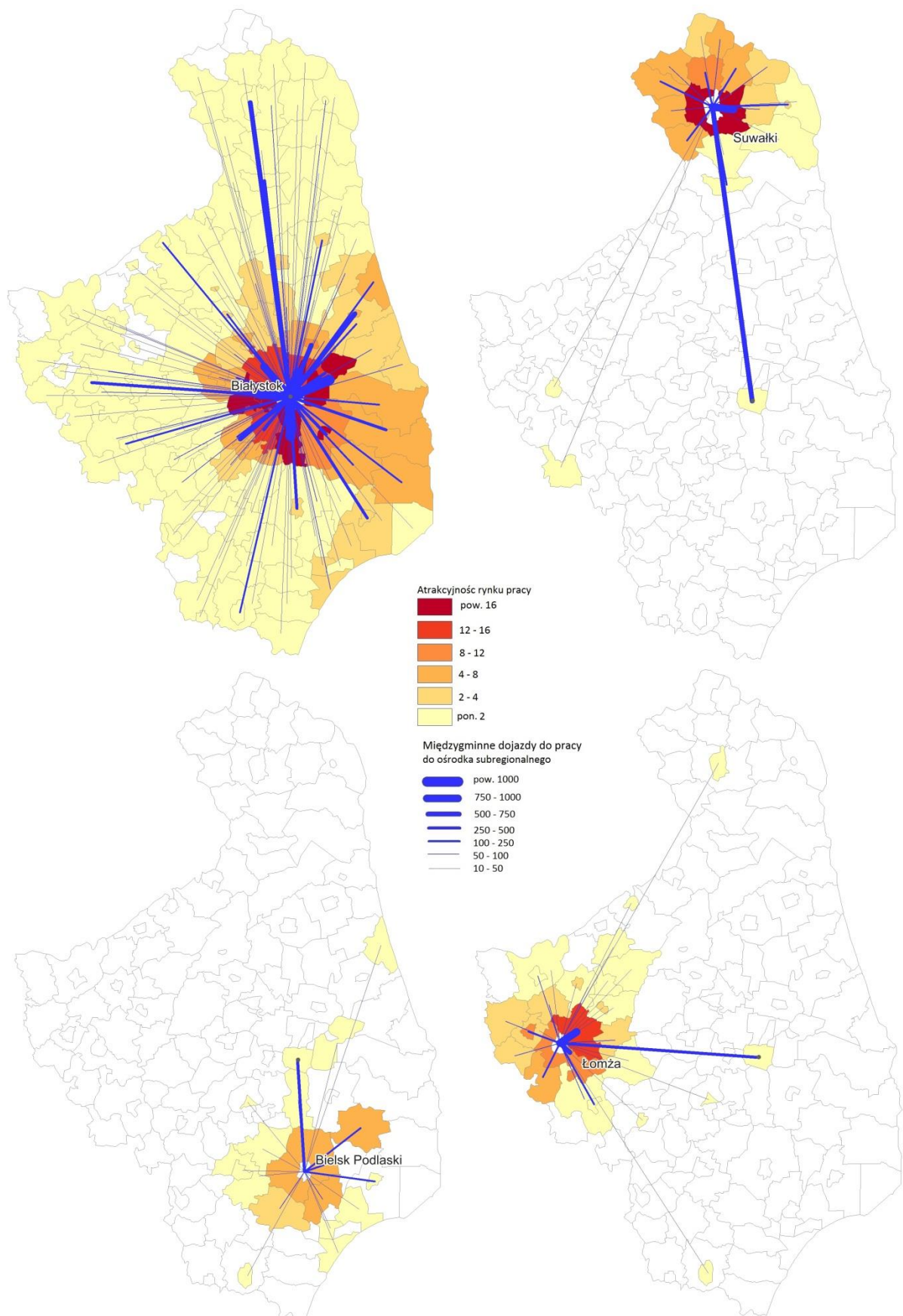
Z punktu widzenia wewnętrznych dojazdów do pracy województwo podlaskie jest silnie monocentryczne, tzn. że celem większości dojazdów, w tym tych na dłuższe odległości jest Białystok. W świetle danych GUS do Białegostoku dojeżdżało w 2011 r. codziennie 15 907 osób, podczas gdy do Łomży, Suwałk i Bielska Podlaskiego już dużo mniej, tj. odpowiednio 1 929, 1 888 i 591 osób. Na czwartym miejscu w województwie jest Narew, gdzie potencjałem ruchotwórczym jest głównie przedsiębiorstwo Pronar, które już w 2011 r. przyciągało 1 110 osób spoza gminy Narew. Ponad 1 000 osób dojeżdża również do Zambrowa. Innymi ośrodkami generującymi duży ruch dojazdowy (ponad

500 osób) są Sokółka, Grajewo, Augustów, Piątnica oraz Bielsk Podlaski (ryc. 5). Zauważalnym ośrodkiem dojazdów jest także Hajnówka wraz z Białowieżą (dojazdy do pracy w turystyce).



Ryc. 5. Międzygminne dojazdy do pracy na obszarze województwa podlaskiego w 2011 r.

W kontekście dojazdów do pracy do ośrodków subregionalnych potoki ruchu dojazdowego można odnieść do wskaźnika atrakcyjności rynku pracy rozumianego jako relację między liczbą osób dojeżdżających do pracy w 2011 r. z gminy x do gminy y (ośrodek subregionalny), a liczbą ludności w wieku produkcyjnym w gminie x. Atrakcyjność rynku pracy w Białymstoku jest szczególnie wysoka (oprócz BOF) dla obszarów położonych w kierunku granicy z Białorusią (powiat sokólski, białostocki oraz północna część powiatu hajnowskiego) gdzie brak jest alternatywnych dużych rynków pracy. W ujęciu bezwzględny największa liczba osób dojeżdża do pracy w Białymstoku z gminy Juchnowiec Kościelny (ponad 1 300). Przy założeniu podziału na miasto i obszar wiejski w gminach wiejsko-miejskich potoki dojazdów z innych gmin są niższe niż 1 000 (z obszaru wiejskiego w gminie Supraśl oraz z miasta Wasilkowa dojeżdża do pracy w Białymstoku po około 900 osób). Zauważalne są również potoki ruchu dojazdowego z miejscowości relatywnie odległych, takich jak Sokółka i Suwałki (ponad 400 osób dojeżdżających) oraz z Łomży i Bielska Podlaskiego (ponad 300 osób).



Ryc. 6. Atrakcyjność rynku pracy w Białymstoku, Łomży, Suwałkach i Bielsku Podlaskim dla dojeżdżających do pracy w tych miastach z pozostałych gmin województwa podlaskiego

Łomża razem z Piątnicą stanowią drugi po Białymstoku ośrodek międzygminnych dojazdów pracowniczych w województwie podlaskim, przy czym duża część tych dojazdów ma charakter lokalny (między miastem Łomża, gminą wiejską Łomża a gminą Piątnica). Dojazdy do Łomży z Nowogrodu, Śniadowa lub Zambrowa nie przekraczają (każde) 100 osób. Jednak nawet tak relatywnie nieduże potoki ruchu stanowią o wysokiej atrakcyjności łomżyńskiego rynku pracy dla mieszkańców gmin powiatów łomżyńskiego oraz kolneńskiego. W przypadku Suwałk oprócz wewnętrznych dojazdów między miastem a gminą wiejską Suwałki zaznaczają się potoki ruchu z Raczek (180 dojeżdżających), Szypliszek (115), Jeleniewa (111) oraz Filipowa (109). Atrakcyjność suwalskiego rynku pracy dotyczy przede wszystkim mieszkańców gmin powiatu suwalskiego oraz, choć w mniejszym stopniu – powiatu sejneńskiego. Zaskakująca jest wysoka liczba mieszkańców Białegostoku dojeżdżających do Suwałk. Trzeci z analizowanych ośrodków subregionalnych, tj. Bielsk Podlaski oprócz dojeżdżających z gminy wiejskiej do miasta nie generuje potoków wyższych niż 100 dojeżdżających.

W ujęciu przestrzennym rynki pracy Łomży i Suwałk są komplementarne względem rynku białostockiego. W przypadku Bielska Podlaskiego dochodzi do nakładania się rynków. Obszarami, z których intensywność dojazdów jest najmniejsza pozostają krańce południowe województwa oraz teren między MOF Białystok a MOF Suwałki. Rozkład dojazdów do pracy wskazuje na silne potrzeby w zakresie infrastruktury transportowej w otoczeniu Białegostoku, a w mniejszym stopniu także w sąsiedztwie pozostałych MOF oraz na obszarach, gdzie występują relatywnie silne wielokierunkowe dojazdy, w tym szczególnie w ramach układu: Bielsk Podlaski – Hajnówka – Narewka – Białowieża, a ponadto także Łomża – Zambrów – Wysokie Mazowieckie.

Najwięksi pracodawcy

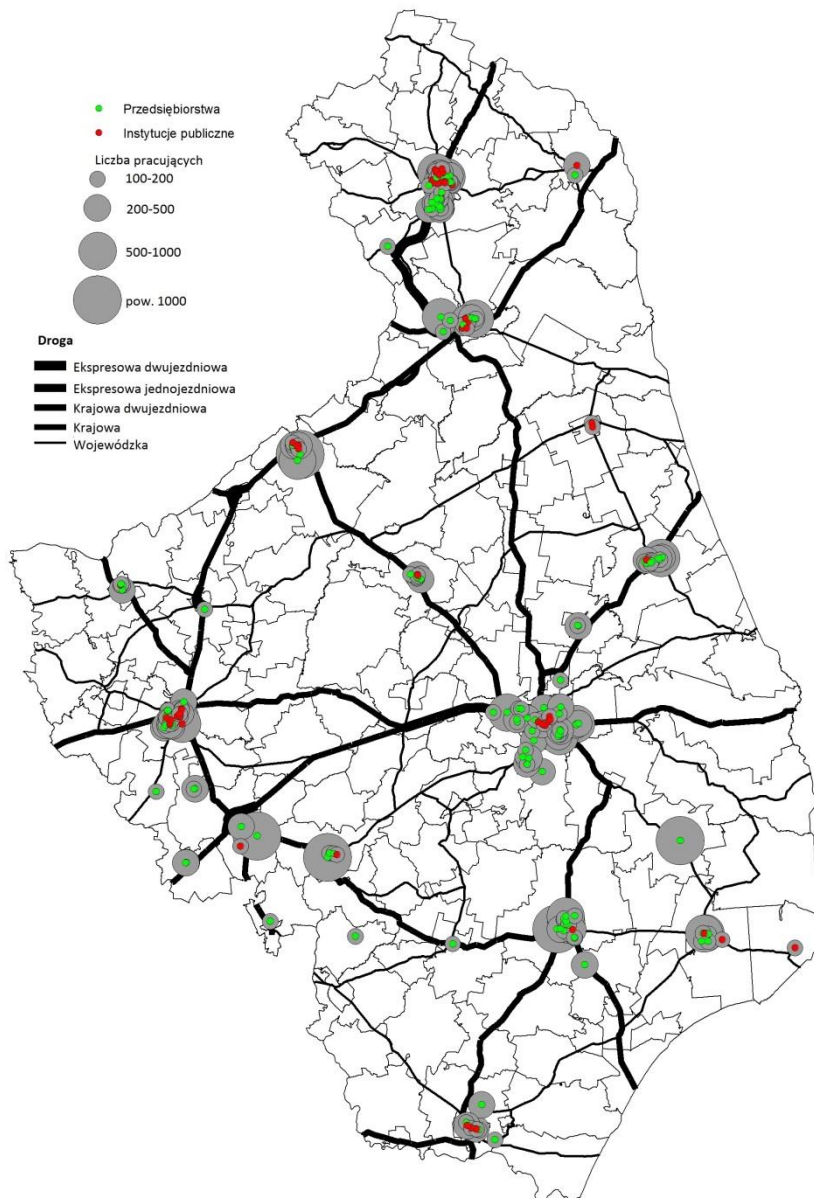
Przestrzenne rozmieszczenie największych pracodawców w województwie podlaskim (przedsiębiorstw bądź też instytucji publicznych zatrudniających powyżej 100 osób) nacechowane jest ich silną koncentracją w ważniejszych ośrodkach miejskich (ryc. 7). Przede wszystkim dominują jednostki zlokalizowane w Białymstoku z szeroką strefą wokół miasta, trzech miastach subregionalnych. W drugiej kolejności można wyróżnić ośrodki takie jak Sokółka, Augustów i Siemiatycze o wielozakładowej bazie ekonomicznej. Następnym typem stanowią jednostki o silnej dominacji branżowej/wielkościowej jednego zakładu, np. Zambrów, Wysokie Mazowieckie i Narew.

W układzie miejskim można zaobserwować tendencje do koncentracji działalności gospodarczej większych jednostek (głównie przedsiębiorstw) w niektórych strefach miast, a także koncentracji lokalizacji instytucji publicznych – w ich centrach (por. ryc. 8). W Suwałkach strefa aktywności gospodarczej zlokalizowana jest głównie we wschodniej i południowej części miasta; w Bielsku Podlaskim zauważalna jest tendencja do koncentracji wzdłuż ciągów dróg krajowych (DK 66 i DK 19) w północnej i zachodniej części miasta, natomiast największe przedsiębiorstwa w Łomży wykazują silniejsze skupiska w południowo-zachodniej części miasta.

Lokalizacja największych przedsiębiorstw może być wskazówką dla inwestycji transportowych, w szczególności tych uwzględniających z jednej strony inwestycje poza głównymi ośrodkami miejskimi (razem z rozmieszczeniem terminali kolejowych), a z drugiej – dla inwestycji realizowanych wewnątrz układów miejskich miast subregionalnych.

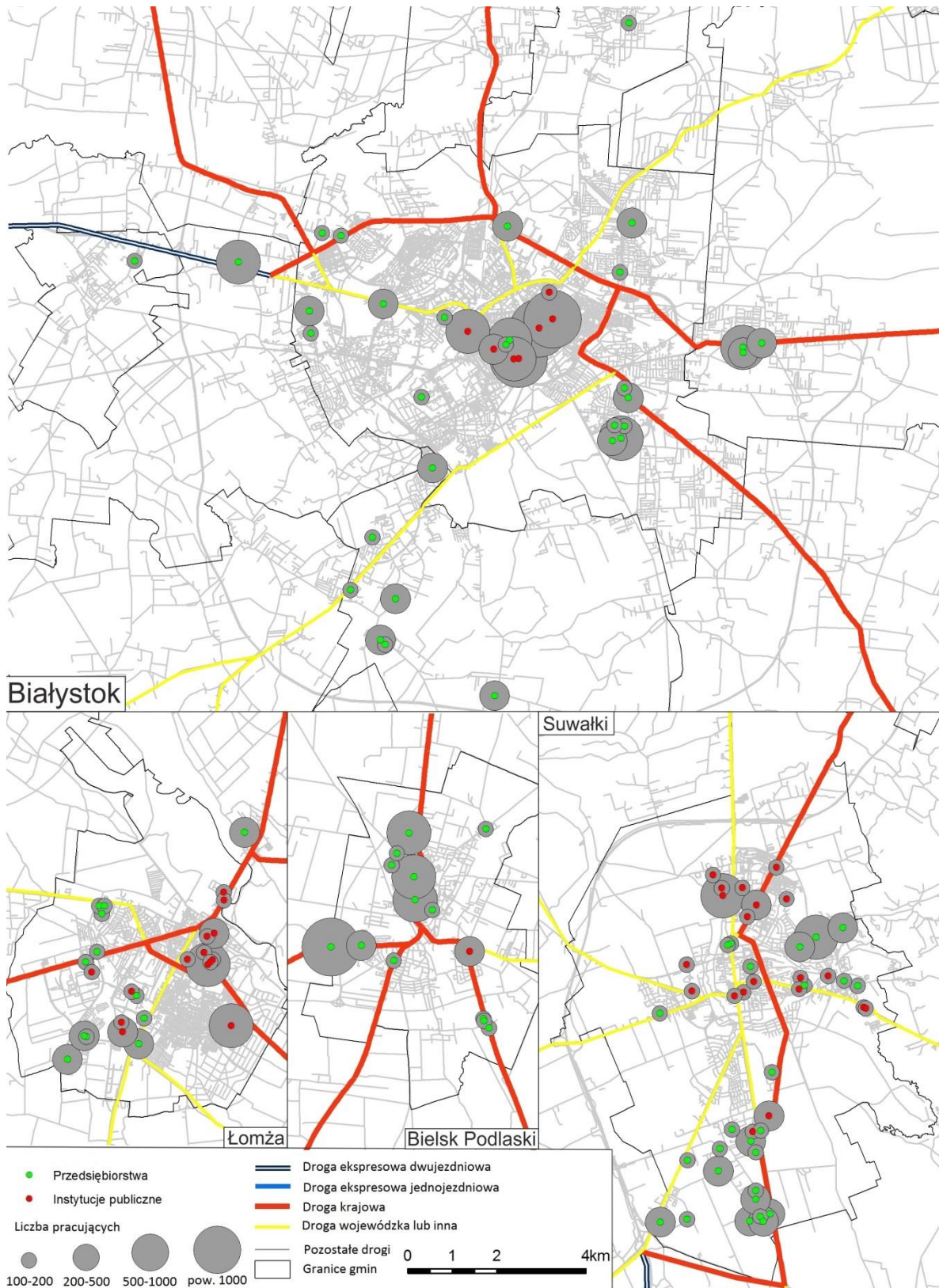
W województwie istotne generatory ruchu z zakresu aktywności gospodarczej kształtujące przestrzeń gospodarczą regionu stanowią tereny inwestycyjne przygotowywane na potrzeby stale rozwijającej się Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE). W 2015 r. SSSE powiększyła się o kolejne tereny przemysłowe, tworząc wiele podstref ekonomicznych, m.in. w Białymstoku, Łomży, Suwałkach i Bielsku Podlaskim, ale także Siemiatyczach, Hajnówce czy Narewce. Nowo tworzone dzielnice przemysłowe będą kształtować mapę aktywności gospodarczej województwa podlaskiego, stanowiąc dodatkową przesłankę do oceny potrzeb inwestycyjnych województwa w zakresie transportu.

W kontekście koncentracji czynników lokalizacji istotną rolę dla rozwoju aktywności gospodarczej może potencjalnie odgrywać przygraniczna infrastruktura kolejowa i drogowa, w szczególności kolejowe bocznicie zlokalizowane w Siemianówce.



Ryc. 7. Rozmieszczenie siedzib największych pracodawców w województwie podlaskim w 2015 r. (pow. 100 pracujących)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PUP z województwa podlaskiego

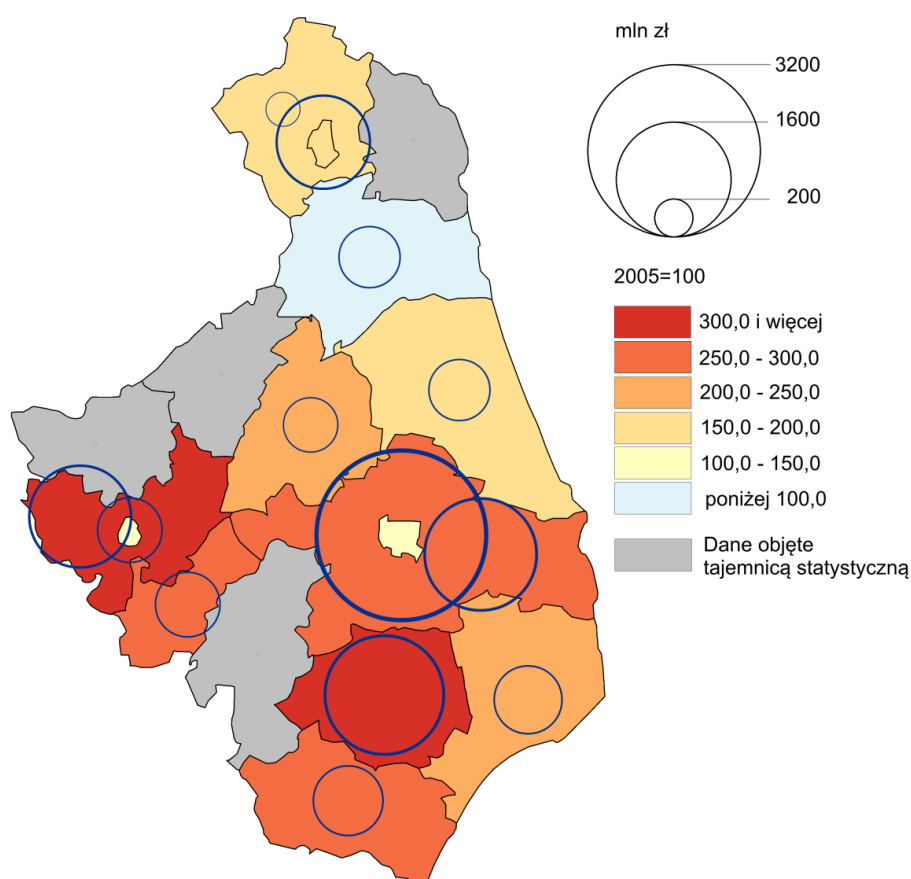


Ryc. 8. Rozmieszczenie siedzib największych pracodawców w województwie podlaskim w granicach Białegostoku, Bielska Podlaskiego, Łomży i Suwałk w 2015 r. (pow. 100 pracujących)
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PUP z województwa podlaskiego

Produkcja sprzedana przemysłu

Rozkład przestrzenny produkcji sprzedanej przemysłu w województwie wskazuje na stolicę województwa wraz z powiatem ościennym jako główny ośrodek przemysłowy w regionie (ryc. 9). Poza ośrodkiem stołecznym powiat bielski oraz łomżyński, a w mniejszym stopniu suwalski stanowią o produkcji przemysłowej w województwie. Z uwagi na silną dominację niektórych zakładów w bazie ekonomicznej powiatów wysokomazowieckiego i grajewskiego brak jest danych o wielkości produkcji sprzedanej przemysłu, można jednak przypuszczać, że pozytywnie wyróżniają się one na tle województwa.

Największą dynamikę wartości produkcji sprzedanej przemysłu odnotowano w powiatach bielskim i łomżyńskim. Tak dynamiczny rozwój tych dwóch jednostek przestrzennych może stanowić dodatkową przesłankę dla uwzględnienia inwestycji transportowych na tych obszarach jako ośrodkach relatywnie wyższego wzrostu gospodarczego.

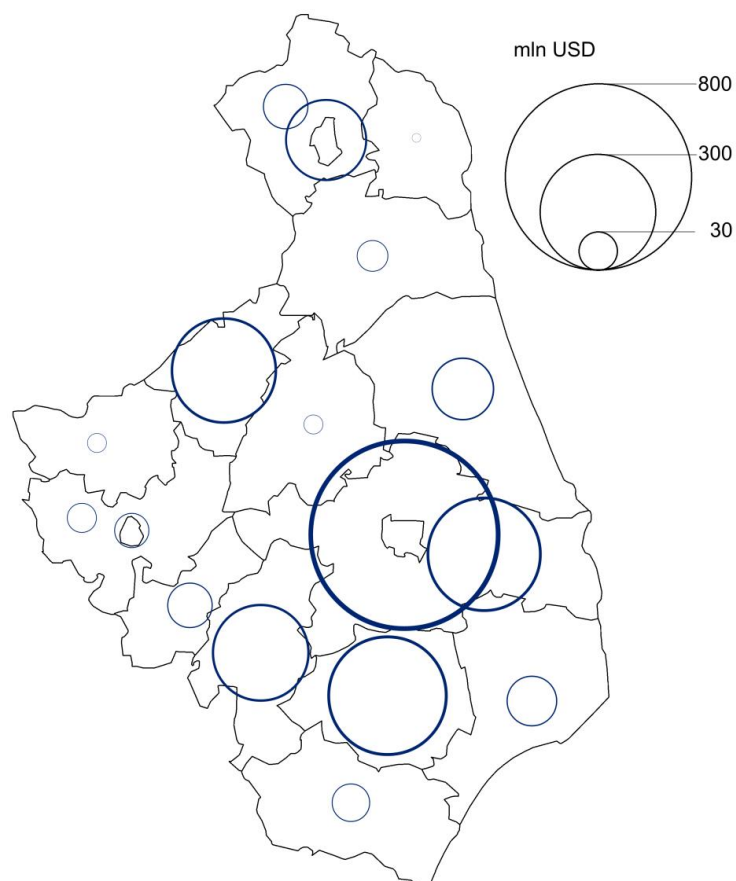


Ryc. 9. Wielkość i dynamika produkcji sprzedanej przemysłu w województwie podlaskim w 2014 r. (podmioty pow. 9 pracujących)

Źródło: BDL GUS

Eksport

W pewnym stopniu rozkład przestrzenny aktywności eksportowej jest zbliżony do rozkładu przestrzennego produkcji sprzedanej przemysłu. W tym przypadku również Białystok wraz z powiatem ościennym wykazują najwyższy poziom orientacji eksportowej w województwie (ryc. 10). Jednak kolejnymi ośrodkami o wysokim poziomie eksportu są odpowiednio powiaty bielski, grajewski, wysokomazowiecki i suwalski. Marginalną rolę w eksporcie ogółem pełnią pozostałe obszary w województwie.

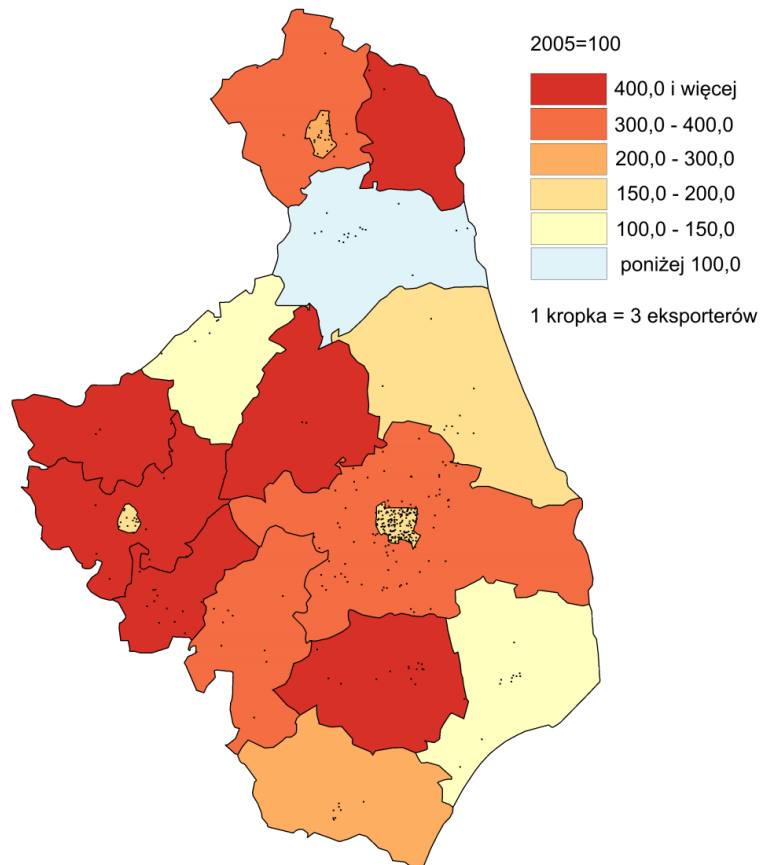


Ryc. 10. Rozkład przestrzenny eksportu w województwie podlaskim w 2013 r.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów

Rozkład przestrzenny podmiotów prowadzących aktywność eksportową obrazuje tendencję do ich skupiania w stolicy wraz z gminami okolicznymi (obszar funkcjonalny miasta), a także w Suwałkach. (ryc. 11).

Najbardziej dynamicznie rozwijającymi się jednostkami pod względem aktywności eksportowej są: wcześniej wskazywany powiat bielski oraz powiaty łomżyński, kolneński, zambrowski, moniecki i sejneński. Przy czym znów na uwagę zasługuje powiat bielski, który wysoki poziom dynamiki eksportu utrzymuje w warunkach relatywnie wysokiego poziomu eksportu ogółem. Co ciekawe, podobnie jak w przypadku produkcji sprzedanej przemysłu, również w eksporcie powiat augustowski zanotował w latach 2005-2013 spadek wywozu.

Zarówno rozkład przestrzenny eksportu ogółem, jak i dynamika zmian eksportu stanowią przesłankę do silniejszego powiązania powiatów bielskiego, grajewskiego, wysokomazowieckiego i częściowo regionu suwalskiego z układem sieci dróg krajowych.



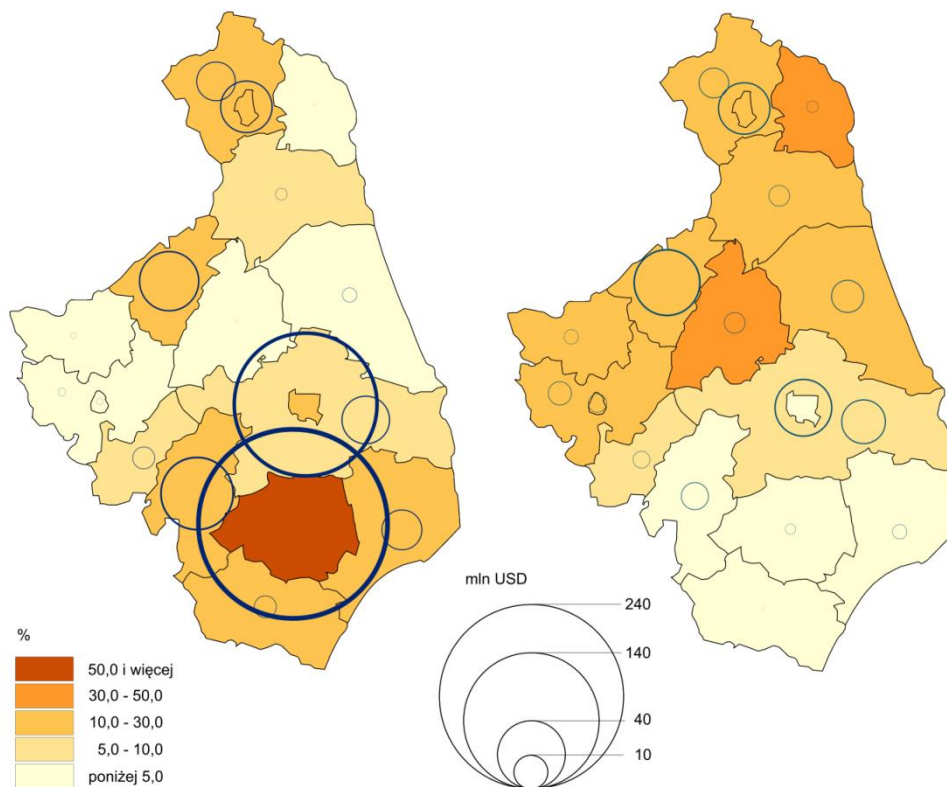
Ryc. 11. Dynamika eksportu w województwie podlaskim w latach 2005-2013 oraz przestrzenne rozmieszczenie eksporterów w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów

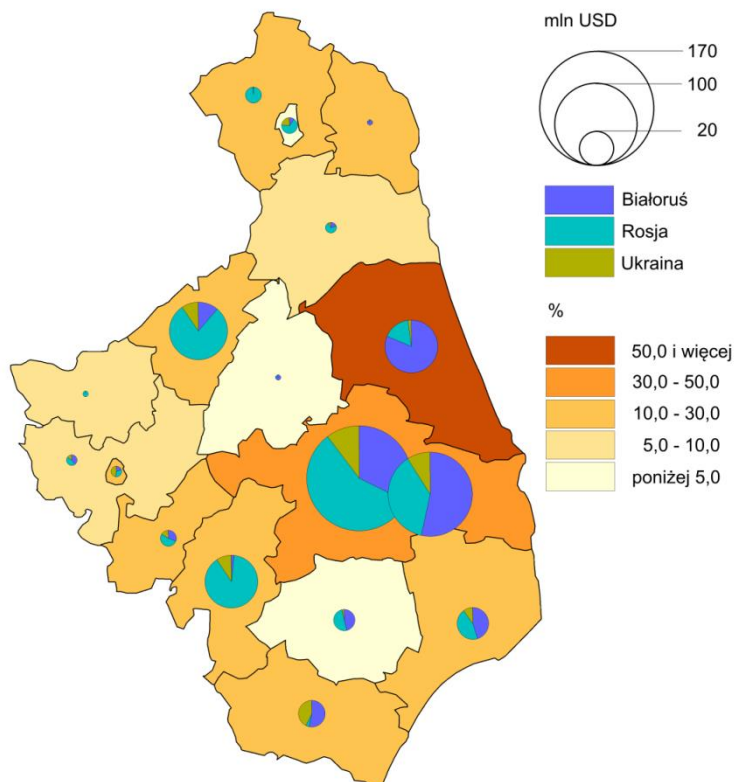
Uwzględniając specyfikę powiązań kierunkowych w handlu zagranicznym można zaobserwować specjalizacje kierunkowe w handlu zagranicznym poszczególnych jednostek (ryc. 12-13). W eksporcie na rynek niemiecki z województwa podlaskiego zdecydowaną przewagą odznacza się powiat bielski (ponad dwukrotnie wyższy poziom eksportu niż z Białegostoku), również w ujęciu względnym rynek ten jest głównym odbiorcą towarów z Bielska Podlaskiego. W ujęciu bezwzględnym – poza Białymstokiem, zwiększoną wartość wywozu na kierunku niemieckim wykazują powiaty o specjalizacji w produkcji spożywczej (przemysł mleczarski) oraz region suwalski.

Względnie wyższym poziomem eksportu na Litwę odznaczają się powiaty położone w sąsiedztwie korytarza transportowego, przy czym w ujęciu bezwzględnym najwyższe wartości wywozu są domeną powiatów grajewskiego, suwalskiego oraz Białegostoku wraz z powiatem ościennym.

W eksporcie na rynki wschodnie specjalizuje się powiat sokólski – wykazuje najwyższy udział rynków Rosji, Białorusi i Ukrainy w eksporcie ogółem. W ujęciu bezwzględnym największe wartości wywozu dotyczą przede wszystkim Białegostoku i powiatu białostockiego oraz powiatów grajewskiego, wysokomazowieckiego i właśnie sokólskiego. W obrębie tych trzech rynków zagranicznych, w przypadku eksportu na rynek białoruski można zaobserwować tendencje do specjalizacji w eksporcie na tym kierunku powiatów położonych przy granicy. Rynek rosyjski pełni większą rolę na tle pozostałych dwóch rynków wschodnich w powiecie wysokomazowieckim (zdecydowana przewaga) oraz Białymstoku i powiecie grajewskim.



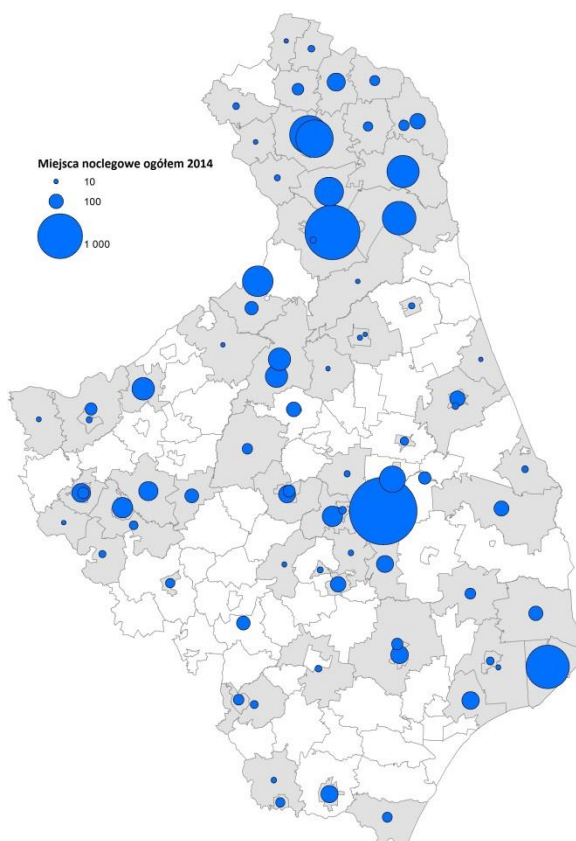
Ryc. 12. Eksport z województwa podlaskiego do Niemiec (prawa strona) i na Litwę (lewa strona) w 2013 r.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów



Ryc. 13. Eksport z województwa podlaskiego na Białoruś, do Rosji i na Ukrainę w 2013 r.
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów

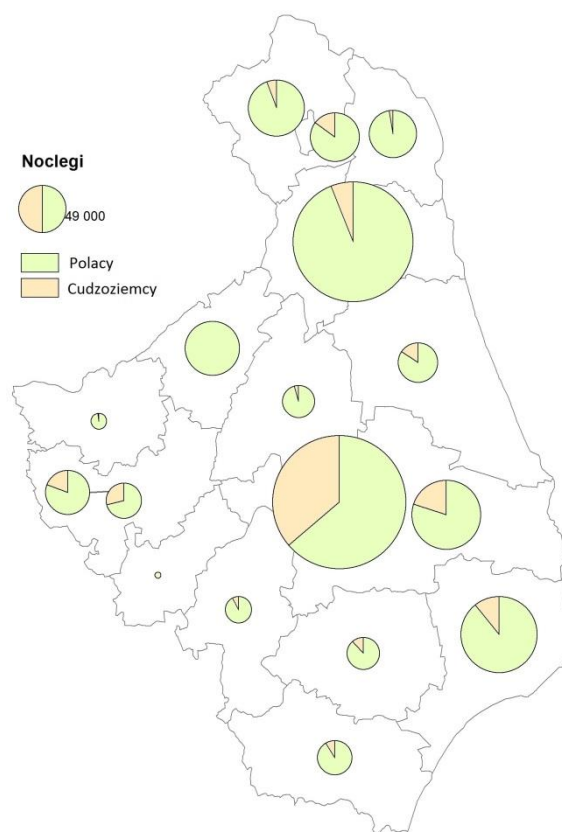
Turystyka

W przypadku województwa podlaskiego istotnym generatorem ruchu, zwłaszcza drogowego, jest także turystyka przyjazdowa. Wynika to z atrakcyjności środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego regionu, w szczególności położenia obszarów parków narodowych Wigierskiego, Biebrzańskiego, Narwiańskiego i Białowieskiego. O zapotrzebowaniu na przewozy świadczy zarówno rozmieszczenie miejsc noclegowych, jak też liczba udzielonych noclegów. W roku 2013 w województwie funkcjonowało 269 klasyfikowanych obiektów noclegowych oraz 788 farm agroturystycznych. Łączna liczba miejsc noclegowych zbliżała się do 13 tysięcy (ryc. 14). Jednocześnie liczba hoteli była stosunkowo niewielka (mimo szybkiego przyrostu) i wynosiła tylko 84. Miejsca noclegowe były skoncentrowane w północnej oraz wschodniej części regionu. Bardzo niewiele było ich w częściach południowej oraz zachodniej. Hotele skupione były w Białymstoku i jego sąsiedztwie (m.in. Supraśl) oraz w powiecie hajnowskim (obiekty w Białowieży), a ponadto w Łomży i Suwałkach. Na pozostałych obszarach dominowały inne obiekty noclegowe, w tym ośrodki wypoczynkowe w części pojeziernej (powiaty augustowski, suwalski, grajewski, sejneński). W roku 2013 z obiektów noclegowych skorzystało w województwie podlaskim 595 tys. turystów, z czego 163 tys. stanowili cudzoziemcy. Rozkład przestrzenny udzielonych noclegów był nieco inny niż rozkład obiektów noclegowych (ryc. 15). Wynikało to z sezonowego charakteru wielu obiektów, zwłaszcza w północnej części województwa.



Ryc. 14. Miejsca noclegowe w województwie podlaskim w 2013 r.

Źródło: BDL GUS, opracowanie S. Goliszek



Ryc. 15. Noclegi udzielone turystom w województwie podlaskim w 2013 r.

Źródło: BDL GUS, opracowanie S. Goliszek

W ujęciu całorocznym można mówić o czterech miejscach koncentracji ruchu turystycznego:

- Białystok oraz powiat białostocki, charakteryzujący się dużym udziałem turystów zagranicznych, w tym gości z Białorusi, ale także m.in. z Izraela (wizyty w synagodze w Tykocinie);
- Powiat hajnowski, charakteryzujący się wysokim odsetkiem cudzoziemców (z różnych krajów) odwiedzających Białowieski Park Narodowy;
- Powiat augustowski, z dominacją gości krajowych, utrzymujący wysoki poziom ruchu turystycznego dzięki przyjazdom sanatoryjnym;
- Północna część województwa (okolice Suwałk, Sejny, Jeleniewo) charakteryzujące się przewagą turystyki krajowej.

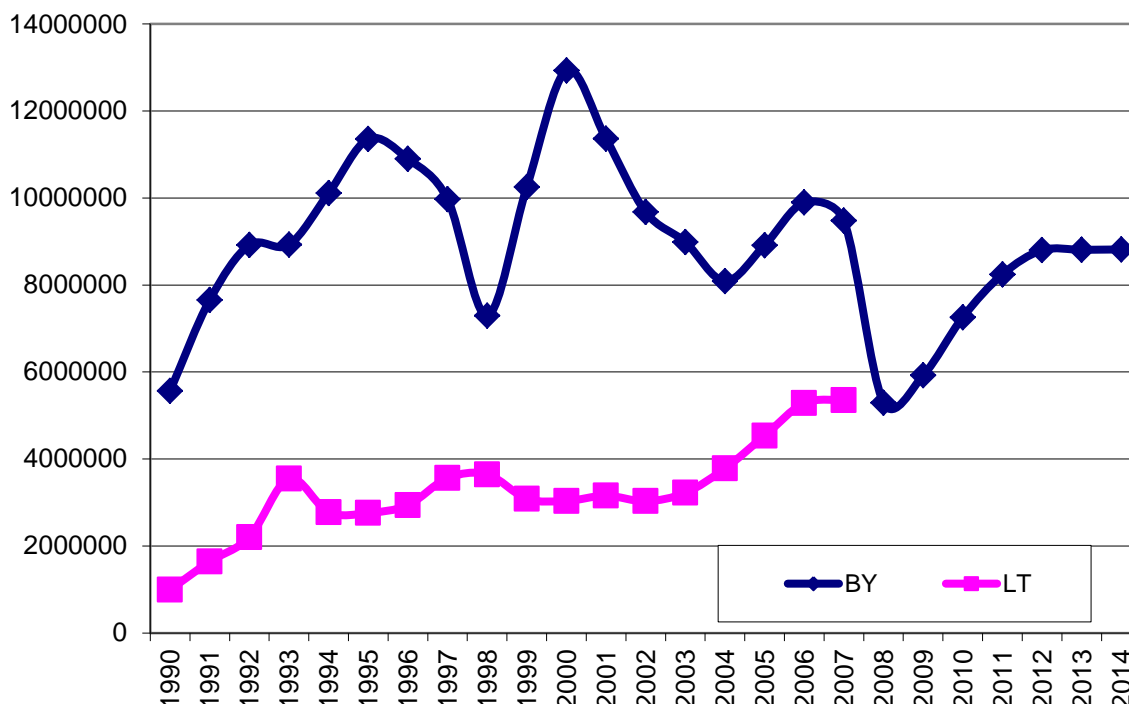
Opisany rozkład przestrzenny stanowi przesłankę dla inwestycji transportowych, szczególnie w miejscach koncentracji położonych poza stolicą regionu. Biorąc pod uwagę charakter ruchu, w przypadku Augustowa istotne jest poprawienie dostępności ośrodka w transporcie zbiorowym, zaś w przypadku Białowieży także w transporcie indywidualnym (w tym na kierunku z Warszawy, skąd przyjeżdża znaczna część turystów krajowych oraz cudzoziemcy).

Ruch graniczny

Województwo podlaskie jest obszarem tranzytowym w przewozach towarów, a także osób pomiędzy Europą Zachodnią a państwami powstałymi po rozpadzie byłego ZSRR. Rozkład przestrzenny ruchu granicznego jest uwarunkowany szeregiem czynników, w tym przede wszystkim: sytuacją geopolityczną, rozwojem infrastruktury drogowej (budowa nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych w Polsce) oraz koniunkturą ekonomiczną dla handlu przygranicznego. Region graniczny bezpośrednio z Litwą (otwarta granica w ramach Schengen) oraz z Białorusią (granica słabo przenikalna, ale mimo to charakteryzująca się relatywnie dużym natężeniem ruchu osób i pojazdów). Po wejściu Polski do strefy Schengen i ponownym sformalizowaniu ruchu (wizy w podróżach do i z Białorusi oraz Rosji) rozpoczęto starania o zawarcie, dopuszczanej przez zasady układu z Schengen, umowy o małym ruchu granicznym. Umowa ta jednak w przypadku Białorusi nadal nie obowiązuje. Na mocy odrębnego porozumienia odbywa się ruch turystyczny w rejonie Białowieskiego Parku Narodowego (ruch pieszo-rowerowy przez przejście graniczne Białowieża – Piererow). W roku 2015 zostało otwarte międzynarodowe przejście graniczne w Połowcach, gdzie odbywa się ruch samochodów osobowych, autokarów i samochodów ciężarowych do 7,5 ton.

Czynniki geopolityczne i ekonomiczne powodowały, że ruch osobowy na podlaskim odcinku polskiej granicy wschodniej podlegał silnym fluktuacjom w całym okresie transformacji (ryc. 15). Po ostatnim załamaniu związanym z kryzysem gospodarczym w 2008 r., ruch osób wzrósł, a następnie ustabilizował się. W roku 2014 granicę polsko-białoruską przekroczyło w obie strony 8,8 mln osób, z czego na odcinek podlaski przypadało 4,6 mln. Najruchliwszym punktem na całej granicy była Kuźnica Białostocka (ponad 2,6 mln odprawionych osób). Największa dynamika ujawniła się na przejściu drogowym w Bobrownikach (tab. 1). Relatywnie szybko wzrastał także ruch w Kuźnicy, zaś praktycznie wcale nie zmieniało się natężenie notowane w Terespolu. Dane te wskazują na rosnącą koncentrację ruchu polsko-białoruskiego na podlaskim odcinku granicy dwustronnej. Konsekwentnie maleje natomiast liczba osób odprawianych na przejściu kolejowym w Kuźnicy Białostockiej (tylko 112 tys. osób w roku 2014). Cechą charakterystyczną całej granicy białoruskiej (zaś odcinka podlaskiego w szczególności) jest zdecydowana dominacja cudzoziemców wśród odprawianych osób. Na wspomnianym przejściu granicznym w Bobrownikach stanowili oni 93,5% przekraczających, zaś ogółem na odcinku podlaskim ponad 91%. Skala ruchu osobowego przez granicę litewską jest trudna do oszacowania, ale biorąc pod uwagę trend obserwowany do końca roku 2007 oraz późniejszą intensyfikację przyjazdów zakupowych (wynik zmian kursów walut w okresie kryzysu ekonomicznego po 2008 roku) należy oczekiwać, że liczba osób przekraczających granicę z Litwą na terenie

województwa podlaskiego jest większa niż w przypadku Białorusi i wynosi około 8 mln osób rocznie, przy udziale obywateli polskich na poziomie około 50% (taki odsetek notowano w roku 2007).



Ryc. 16. Ruch osób przez granicę Polski z Białorusią (1990-2014) i Litwą (1990-2007)

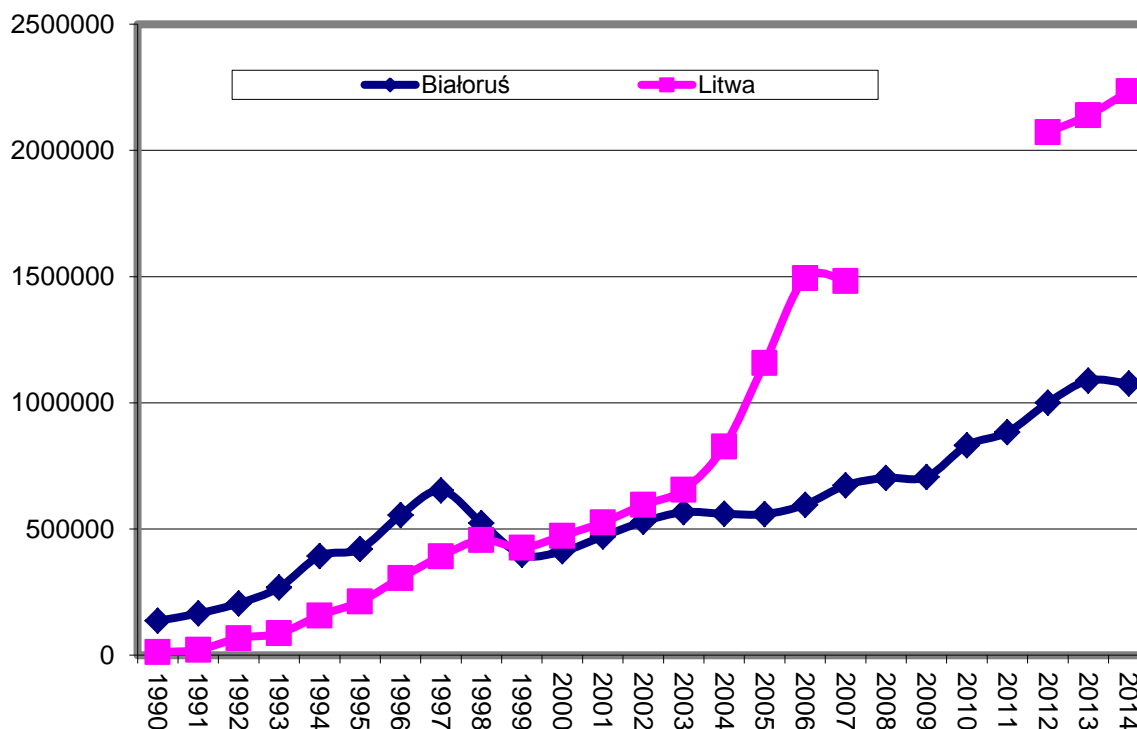
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę wschodnią, w tym przez granicę z Białorusią, w całym okresie po roku 1990 charakteryzował się prawie nieprzerwaną tendencją wzrostową (ryc. 17). W roku 2009 w efekcie kryzysu światowego na granicy białoruskiej nastąpiła tylko chwilowa stagnacja ruchu. W kolejnych latach doszło do ponownego wzrostu natężenia ruchu ciężkiego. W 2013 r. granicę z Białorusią przekroczyło łącznie w obu kierunkach 1088 tys. pojazdów ciężarowych. W roku 2014, m.in. w wyniku sytuacji geopolitycznej, liczba ta zmalała do 1076 tys. Może to oznaczać, że odporność ruchu polsko-białoruskiego na zawirowania polityczne i ekonomiczne jest większa niż innych wschodnich sąsiadów. Może to także wskazywać, że Białoruś będzie dyskutowała trudności w relacjach z Ukrainą i Rosją (także w kontekście obsługi tranzytu). Ma to swoje konsekwencje w prognozowanym obciążeniu sieci drogowej regionu. łączny ruch w punktach położonych na północnym odcinku granicy polsko-białoruskiej stanowił blisko połowę całego ruchu dwustronnego i wynosił w 2014 r. 514 tys. pojazdów. Dwa sąsiednie punkty Kuźnica Białostocka i Bobrowniki odprawiły w sumie więcej pojazdów niż punkt w Kukurykach na trasie Warszawa – Mińsk (tab. 2). W całości ruchu polsko-białoruskiego około 64% (2014 r.) stanowią pojazdy ciężarowe z obcą rejestracją, co może być ostrożnie utożsamiane ze skalą ruchu tranzytowego. Na odcinku podlaskim odsetek ten jest minimalnie wyższy.

Tab. 1. Najruchliwsze (ponad 1 mln podróżnych) przejścia graniczne z Białorusią w roku 2014

Przejście graniczne	Ruch osób w 2007	Ruch osób w 2010	Ruch osób w 2014	Zmiana 2010-2014 (2010=100)	Udział Polaków 2014 w %
Kuźnica Białostocka	2576550	2355290	2611362	111	8,7
Terespol	2272846	2427622	2440454	101	10,8
Bobrowniki	1266149	1317991	1524115	116	6,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej



Ryc. 17. Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę białoruską i litewską w latach 1990-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej, granica litewska dla lat 2012-2014 szacunek na podstawie wyników stacji pomiarów ciągłych

Dla województwa podlaskiego szczególnie istotny jest ruch przez granicę litewską (główny szlak tranzytu między Rosją i krajami Europy Zachodniej). Statystyka nie uwzględnia jednak tego ruchu (umowa z Schengen), który w ostatnim roku objętym rejestracją (2007) wynosił ponad 1,5 mln pojazdów. Były to w znacznej mierze samochody przemieszczające się na kierunku rosyjskim, omijające teren Białorusi.

Próbę szacunku ruchu przez Litwę można podjąć przy wykorzystaniu danych o ruchu drogowym na terenie Polski (punkt pomiarowy Szypliszki-granica państwa na głównej trasie tranzytowej Suwałki-Kowno). Porównanie wyników badania ruchu w 2005 r. z danymi zbieranymi jeszcze wówczas na przejściu granicznym w Budzisku, wskazują, że ruch notowany w ramach GPR (badanie wykonywano tylko w wybranych dniach w ciągu roku) nie doszacowuje poziomu ruchu granicznego. Przyjmując, że poziom (proporcja) tego niedoszacowania nie zmienia się w czasie, można podjąć próbę estymacji ruchu granicznego w 2010 r. Jeśli przyjęte założenia byłyby słuszne, ruch pojazdów ciężarowych na granicy litewskiej w 2010 r. sięgałby poziomu 2,3 mln w obu kierunkach. Dane z pomiaru ciągłego (patrz niżej rozdział 3.2.1) wskazują, że w roku 2014 ruch na odcinku Suwałki-Szypliszki w kategorii pojazdów ciężkich z przyczepami wynosił około 2,05 mln. Dane nie uwzględniają jednak innych (mniejszych) pojazdów ciężarowych. Po ich doszacowaniu wielkość wzrasta do około 2,2 mln (ryc. 17). Te same dane wskazują, że w okresie 2013-2014 odnotowano dalszy powolny wzrost wielkości ruchu pojazdów ciężarowych na tym szlaku (pomimo sytuacji geopolitycznej i embarga w relacjach handlowych z Rosją). Dowodzi to, że niezależnie od stopniowego przyrostu ruchu przez podlaskie przejścia z Białorusią ruch na kierunku litewskim także nadal rośnie. Dynamika tego wzrostu jest już jednak znacznie mniejsza niż w latach poprzednich.

Tab. 2. Ruch pojazdów ciężarowych na głównych polsko-białoruskich przejściach granicznych w 2014 r.

Przejście graniczne	Granica z:	Ruch pojazdów ciężarowych w 2003 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2010 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2013 r.	Ruch pojazdów ciężarowych w 2014 r.	Zmiana 2010-2014 (2010=100)	Zmiana 2013-2014
Kukuryki	Białorusią	359347	398020	550359	539578	136	98
Kuźnica	Białorusią	4475*	239702	282313	275394	115	98
Bobrowniki	Białorusią	203003	193153	248633	239351	124	96
Sławatycze	Białorusią	0	0	6831	22508	xx	329

*W roku 2003 przejście graniczne w Kuźnicy znajdowało się w przebudowie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

Prognoza dalszych przemian na polskiej granicy wschodniej nie jest zadaniem łatwym. Wielkość ruchu pozostaje zdeterminowana wieloma czynnikami politycznymi, ekonomicznymi i infrastrukturalnymi. Można założyć, że sytuacja rozwine się zgodnie z jednym z dwóch scenariuszy bazowych:

- Eskalacja sytuacji na Ukrainie i pogarszające się relacje dwustronne między Polską i Rosją (utrzymanie lub nawet zwiększenie zakresu sankcji). Można wówczas oczekiwać zmniejszenia się ruchu pojazdów ciężarowych na wszystkich granicach, w tym na granicy białoruskiej. Restrykcje rosyjskie dla przewoźników litewskich doprowadzą do załamania tranzytu przez kraje bałtyckie, relatywnie zwiększy się znaczenie tras przez Białoruś. W szczególności może to dotyczyć tras biegnących przez województwo podlaskie w kierunku Kuźnicy i Bobrownik. Układ o małym ruchu granicznym z Białorusią raczej nie wejdzie w życie;
- Ugruntowanie się obecnej sytuacji geopolitycznej na Ukrainie, przy stopniowej poprawie relacji z Rosją (znoszenie sankcji). Należy się wówczas spodziewać ustabilizowania ruchu towarowego z Rosją i Białorusią na poziomie nieco niższym od obecnego. W ruchu osobowym głównym czynnikiem ruchotwórczym pozostanie koniunktura przygraniczna. W życie wejść może polsko-białoruska umowa o małym ruchu granicznym, co będzie skutkowało dalszym zwiększeniem liczby przyjeżdżających obywateli Białorusi, zwłaszcza do Białegostoku.

Z punktu widzenia inwestycji drogowych w województwie podlaskim, sytuacja w zakresie struktury i dynamiki ruchu granicznego oznacza w pierwszej kolejności intensyfikację (bądź zmniejszenie) względnie zmiany kierunków ciężkiego ruchu tranzytowego. W odniesieniu do ruchu osobowego dodatkowym czynnikiem mogą być przyjazdy cudzoziemców korzystających z obiektów handlowych, głównie w rejonie Białegostoku. Czynnikiem zdecydowanie zwiększającym ruch tego rodzaju byłoby wejście w życie umowy o małym ruchu granicznym. Obciążenie układu drogowego województwa ruchem tranzytowym jest bardzo silnie uzależnione od sytuacji geopolitycznej i makroekonomicznej. Już obecnie ruch ciężki z kierunku Litwy uległ rozdzieleniu i tylko częściowo przebiega przez Białystok. Planowane powstanie drogi ekspresowej S61 spowoduje jego dalsze przesunięcia. Jednocześnie jednak powoli wzrasta ruch ciężki z przejść białoruskich w Kuźnicy i Bobrownikach, zaś duża obwodnica o standardzie ekspresowym nie ma dużych szans realizacji w obecnej perspektywie. W przypadku ponownego wzmocnienia roli tranzytu na kierunku białoruskim, może okazać się, że znaczny ruch musi być obsługany przez istniejący układ drogowy Białegostoku. Ewentualna intensyfikacja ruchu osobowego w wyniku zawarcia umowy o małym ruchu widoczna będzie w pierwszej kolejności na kierunku z Grodna przez Kuźnicę Białostocką, a w drugiej kolejności z Wołkowyska przez Bobrowniki. Oznacza to dalsze dociążenie układu drogowego stolicy regionu.

Wnioski

Szeroko rozumiane uwarunkowania popytowe rozwoju sieci transportowych w województwie podlaskim pozwalają na wyciągnięcie następujących ogólnych wniosków mogących mieć znaczenie dla polityki transportowej na szczeblu regionalnym:

- Rozmieszczenie ludności oraz jego zmiany powinny mieć wpływ na prowadzoną politykę transportową, w tym na politykę inwestycyjną. Region charakteryzuje się niską gęstością zaludnienia, a znaczne jego obszary odznaczają się długoletnią depopulacją obszarów wiejskich. Jednocześnie ma miejsce koncentracja ludności w MOF Białostok oraz w MOF-ach pozostałych ośrodków subregionalnych. Tam też zachodzą procesy suburbanizacyjne. Oznacza to, że działania inwestycyjne powinny być odmienne w różnych częściach województwa.
- W rejonie Białegostoku, w kontekście sytuacji demograficznej, priorytetem powinno być obsłużenie dojazdów do pracy ze stref suburbanizacji oraz dążenie do zwiększenia udziału transportu publicznego, ograniczenia ruchu w centrum miasta oraz skomunikowania z innymi ośrodkami krajowymi. Obsługa dojazdów jest także bardzo istotna w rejonie Łomży i Suwałk, a w mniejszym stopniu także Bielska Podlaskiego, Siemiatycz i Augustowa. Z tego samego punktu widzenia, na pozostałym obszarze województwa priorytetem wydaje się obsługa rozproszonej ludności wiejskiej, w tym zwłaszcza zapewnienie sprawnego dojazdu do ośrodków usług pożytku publicznego w transporcie zarówno indywidualnym, jak i zbiorowym (z uwzględnieniem pogarszającej się struktury wiekowej).
- Przedsięwzięcia transportowe na terenach oddalonych od Białegostoku i ośrodków subregionalnych powinny uwzględniać obecną i prognozowaną depopulację. Dotyczy to także skali poszczególnych inwestycji (np. szerokość drogi) doprowadzających ruch ze stref peryferyjnych do dużych miast.
- Migracje w obrębie oraz poza teren województwa są generatorem późniejszego ruchu wahadłowego migrantów oraz ich rodzin. Przemawia to za działaniami poprawiającymi dostępność Białegostoku z ośrodków powiatowych oraz Warszawy (poprzez Białostok i realizowane obecnie bezpośrednie powiązania drogowe – S8 oraz kolejowe, a także bezpośrednio zwłaszcza z południowej części regionu).
- Rozmieszczenie pracodawców oraz dojazdy do pracy wskazują na szczególnie duże potrzeby transportowe na niektórych kierunkach. W sąsiedztwie Białegostoku dotyczy to w pierwszej kolejności dojazdów z kierunku Łap, Supraśla, Juchnowca Kościelnego, Wasilkowa i Zabłudowa. Z pozostałych obszarów na wsparcie zasługuje policentryczny układ dojazdów w południowo-wschodniej części regionu (gmina Narewka, Bielsk-Podlaski, Hajnówka, Białowieża).
- Rozkład przestrzenny produkcji sprzedanej przemysłu, jak i eksportu przemawia za lepszym skomunikowaniem powiatu bielskiego na kierunku niemieckim z A2, powiatu grajewskiego – w układzie powiązań z rynkiem wschodnim i litewskim, natomiast powiatu wysokomazowieckiego i sokólskiego z uwzględnieniem ich silnych powiązań z rynkami wschodnimi. Pozwoli to na lepsze wykorzystanie potencjału gospodarczego tych obszarów aktywności eksportowej.
- Turystyka jest istotnym generatorem ruchu w regionie. Jej koncentracja jest dodatkową przesłanką dla inwestycji w ramach MOF Białostok, a ponadto na kierunkach obsługujących uzdrowisko Augustów (transport kolejowy) oraz Białowieski Park Narodowy (poprawa powiązań z Białymstokiem oraz z Warszawą).
- Sytuacja związana z ruchem granicznym osobowym przemawia za lepszym skomunikowaniem Białegostoku z przejściami granicznymi w Kuźnicy i Bobrownikach oraz Połowcach. Ruch osobowy z tych punktów może wzrosnąć w przypadku wprowadzenia w życie umowy o małym ruchu granicznym. Będzie się on kierował do stolicy województwa i jego obiektów handlowych, a tym samym ewentualne inwestycje w dużą obwodnicę w ciągu S19 nie będą stanowiły rozwiązania tego problemu. Wskazane jest tym samym podjęcie inwestycji modernizacyjnych w obecnych ciągach dróg DK19 oraz, w drugiej kolejności, także DK65.

- Obciążenie układu drogowego województwa ruchem tranzytowym pojazdów ciężarowych jest bardzo uzależnione od sytuacji geopolitycznej i makroekonomicznej, a także od tempa realizacji planowanych inwestycji drogowych. Istnieje zagrożenie skierowania zwiększonej części tranzytu przez Białystok (trwałe w przypadku powrotu tranzytu rosyjskiego na kierunek białoruski i/lub przejściowe związane z ukończeniem drogi S8 przy braku drogi S61).
- Uwarunkowania międzynarodowe wymagają zachowania dużej elastyczności polityki transportowej zwłaszcza w zakresie inwestycji drogowych. Istnieje ryzyko zarówno niedoszacowania ruchu, jak też przeskalowania podejmowanych działań. Dobrym kierunkiem wydaje się przygotowanie inwestycji (w tym wykup gruntów, opracowanie projektu), a następnie ich realizacja w umiarkowanym zakresie z zachowaniem możliwości relatywnie szybkiej rozbudowy.
- Czynniki międzynarodowe przemawiają także za możliwie dużym wykorzystaniem położenia przygranicznego w sąsiedztwie granicy wschodniej, zwłaszcza w transporcie intermodalnym. Oznacza to inwestycje w transport kolejowy, ale także daje istotny priorytet dla modernizacji dróg prowadzących w kierunku tych centrów.

3.2. Stan i uwarunkowania systemu transportu

3.2.1. Transport drogowy

Sieć drogowa

Sieć drogową województwa podlaskiego o łącznej długości 26 328,1 km [źródło: GDDKiA – Suplement do publikacji „Transport – wyniki działalności w 2013 r.” z danymi o drogach publicznych wg stanu na dzień 31 grudnia 2013 r.] tworzą drogi krajowe o długości 975,7 km, wojewódzkie – 1 242,2 km, powiatowe – 7 806,8 km i gminne – 16 303,4 km, z czego 12 553,8 km (47,7%) posiada nawierzchnię twardą, w tym 11 387 km (43,2%) twardą ulepszoną tj. nawierzchnię bitumiczną, betonową, z kostki granitowej lub z elementów prefabrykowanych.

W ciągu wszystkich dróg publicznych województwa znajdują się 1 332 obiekty mostowe (mosty i wiadukty), z których 19 jest tymczasowych oraz 1 przeprawa promowa i 15 tuneli względnie przejść podziemnych.

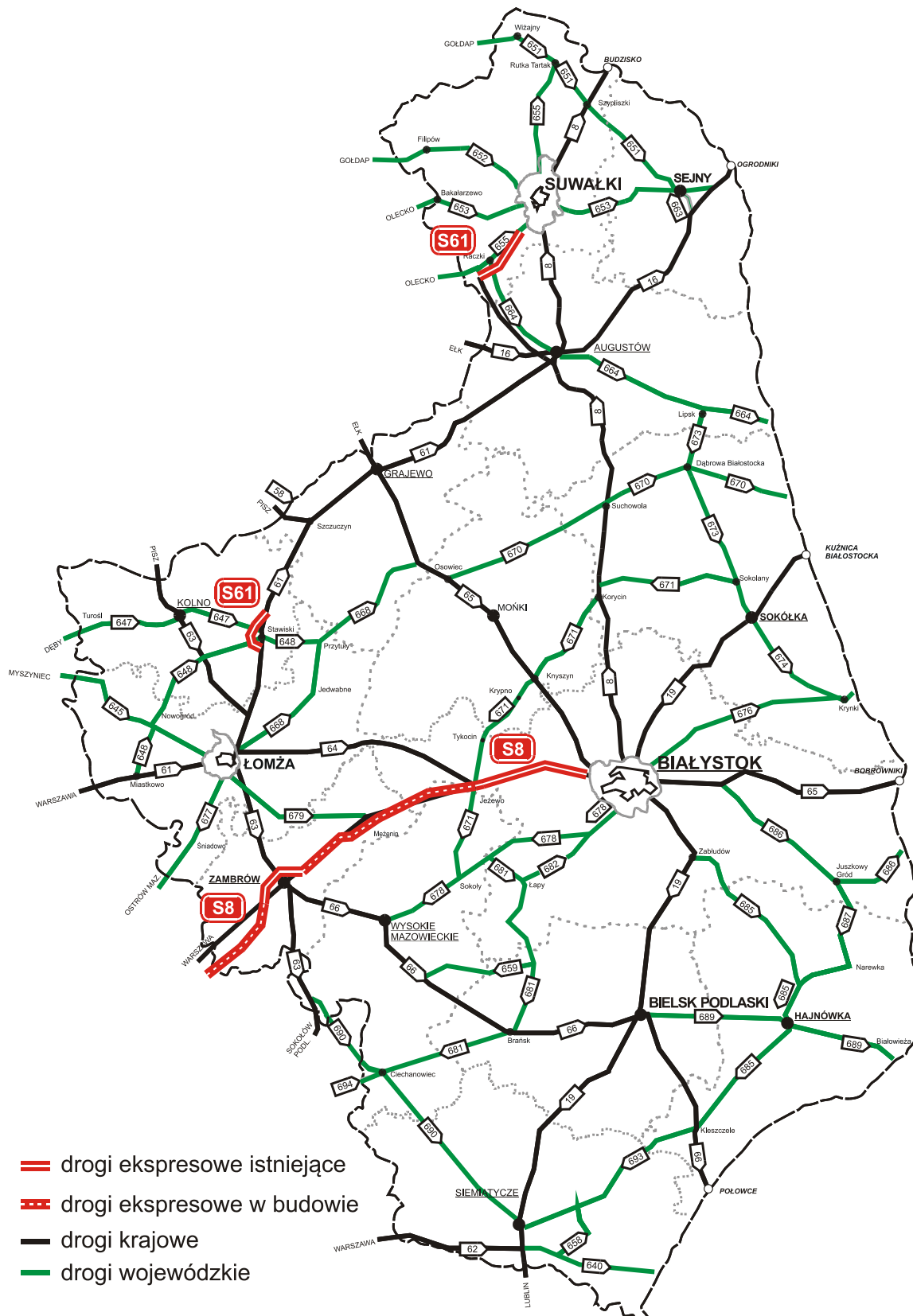
Z punktu widzenia gęstości sieci drogowej ($130,4 \text{ km}/100\text{km}^2$) region plasuje się w połowie stawki województw w Polsce i odpowiada średniej krajowej, wynoszącej $133 \text{ km}/100 \text{ km}^2$. Z kolei gęstość sieci drogowej w standardzie dróg o nawierzchni twardej ulepszonej ($56,4 \text{ km}/100 \text{ km}^2$) lokuje Podlaskie w strefie najbardziej zapóźnionych pod tym względem obszarów kraju. W praktyce oznacza to, iż układ przestrzenny dróg jest wystarczający do obsługi istniejącej sieci osadniczej, natomiast jakość tej sieci dalece odbiega od oczekiwanych standardów użytkowych.

Kręgosłupem drogowego systemu transportowego województwa, przenoszącym ruch o zasięgu regionalnym, krajowym i międzynarodowym, rzutującym na możliwości rozwojowe regionu, jest podstawowa sieć dróg krajowych i uzupełniających ją dróg wojewódzkich.

Obecnie system ten tworzą (ryc. 18):

- 1) droga ekspresowa S8 (częściowo w budowie);
- 2) krótkie odcinki S61 (fragmenty obwodnic: Stawisk i Augustowa);
- 3) 10 dróg krajowych (nr: 8, 16, 19, 58, 61, 62, 63, 64, 65 i 66);

- 4) 32 drogi wojewódzkie (nr: 640, 645, 647, 648, 651, 652, 653, 655, 658, 659, 663, 664, 668, 669, 670, 671, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 681, 682, 685, 686, 687, 689, 690, 693 i 694).



Ryc. 18. Mapa istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich (opracowanie własne)

Tab. 3. Drogi krajowe

Lp.	Numer drogi	Przebieg dróg krajowych /województwo podlaskie/	Klasa drogi
1	2	3	4
1.	8	Granica państwa – Kudowa Zdrój – Kłodzko – Ząbkowice Śląskie – Wrocław – Oleśnica – Syców – Kępno – Walichnowy – Wieluń – Bełchatów – Piotrków Trybunalski – Rawa Mazowiecka – Warszawa – Radzymin – Wyszów – Ostrów Mazowiecka – granica województwa – Zambrów – Białystok – Korycin – Augustów – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica państwa	GP
2.	16	Dolna Grupa – Grudziądz – Iława – Ostróda – Olsztyn – Mrągowo – /Ełk/ – granica województwa – Augustów – Pomorze – Poćkuny – Ogrodniki – granica państwa	GP
3.	19	Granica państwa – Kuźnica Białostocka – Białystok – Siemiatycze – granica województwa – Międzyrzec Podlaski – Kock – Lubartów – Kraśnik – Janów Lubelski – Nisko – Sokołów Małopolski – Rzeszów – Domaradz – Dukla – Barwinek – granica państwa	GP
4.	58	Olsztynek – Zgniłocha – Jedwabno – Szczytno – Babięta – Ruciane Nida – Pisz – Biała Piska – granica województwa – Szczuczyn	G
5.	61	Warszawa – Jabłonna – Legionowo – Serock – Różan – Ostrołęka – granica województwa – Łomża – Grajewo – Augustów (8 i 16 węzeł Augustów) – Raczki (węzeł Raczki) – Suwałki (węzeł Suwałki Południe)	GP
6.	62	Strzelno – Kobylniki – Radziejów – Brześć Kujawski – Włocławek – Nowy Duninów – Płock – Wyszogród – Nowy Dwór Mazowiecki – Pomiechówek – Serock – Wierzbica – Wyszów – Łochów – Węgrów – granica województwa – Drohiczyn – Anusin (droga Nr 19)	G
7.	63	Granica państwa – Węgorzewo – Giżycko – Pisz – granica województwa – Kisielnica – Łomża – Zambrów – granica województwa – Ceranów – Sokołów Podlaski – Siedlce – Łuków – Radzyń Podlaski – Wisznice – Sławatycze – granica państwa	G
8.	64	Piątnica Poduchowna – Wizna – Stare Jeżewo	G
9.	65	Granica państwa – Gołdap – Olecko – Ełk – granica województwa – Grajewo – Mońki – Białystok – Bobrowniki – granica państwa	G
10.	66	Zambrów – Wysokie Mazowieckie – Brańsk – Bielsk – Podlaski – Kleszczele – Czeremcha – Połowce – granica państwa	G

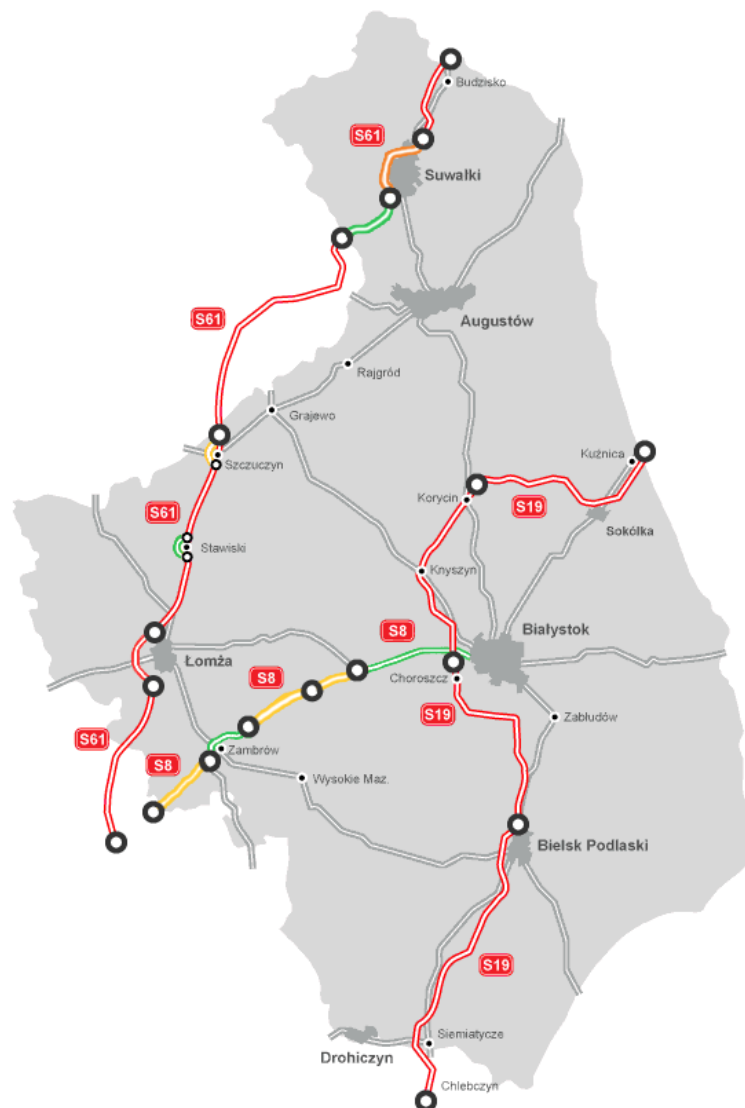
Obsługę komunikacyjną ruchu drogowego międzynarodowego, krajowego i regionalnego w województwie podlaskim spełniać będą drogi ekspresowe ustalone w obowiązującym rozporządzeniu Rady Ministrów, wymienione w tabeli 5. W przyszłości dla rozkładu ruchu na terenie województwa znaczenie może mieć także droga S16 (Olsztyn-Ełk), która w październiku 2015 r. wpisana została do znowelizowanego Rozporządzenia o docelowym układzie autostrad i dróg ekspresowych z roku 2004. Konsekwencją jej przyszłej budowy powinno być podniesienie rangi drogi DK 65 (Białystok-Grajewo-Ełk).

Tab. 4. Drogi wojewódzkie

Lp.	Numer drogi	Przebieg dróg wojewódzkich	Klasa drogi
1	2	3	4
1.	640	Droga Nr 19 /Anusin/ – Radziłówka – granica państwa	G
2.	645	Myszyniec – Dęby – Nowogród – Łomża	G
3.	647	Dęby – Kolno – Gromadzyn – Wykno – Stawiski	Z
4.	648	Miastkowo – Nowogród... Morgowniki – Korzeniste – Stawiski – Przytuły	Z
5.	651	Gołdap – Żytkiejmy – Szypliszki – Sejny	Z
6.	652	Kowale Oleckie – Suwałki	Z
7.	653	Sedranki – Bakalarzewo – Suwałki – Sejny – Poćkuny	G
8.	655	Kąp – Wydminy – Olecko – Raczki – Suwałki – Rutka Tartak	Z
9.	658	Droga 640 – Kudelicze – Pawłowicze – Grabarka – Kajanka	Z
10.	659	Topczewo – Hodyszewo – Nowe Piekuty – Dąbrówka K. – droga Nr 66	Z
11.	663	Pomorze – Sejny	Z
12.	664	Raczki – Augustów – Lipsk – granica państwa	Z/G/Z
13.	668	Piątnica Poduchowna – Przytuły – Osowiec	Z
14.	669	Droga w granicach Miasta Białystok	Z
15.	670	Osowiec – Dąbrowa Białostocka – Nowy Dwór – granica państwa	Z/G
16.	671	Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoły	Z/G/Z
17.	673	Lipsk – Dąbrowa Białostocka – Sokółka	G/Z
18.	674	Sokółka – Krynki	Z
19.	675	Droga w granicach Miasta Białystok	Z
20.	676	Białystok – Supraśl – Krynki – granica państwa	G/Z
21.	677	Łomża /droga 63/ – Śniadowo – Ostrów Mazowiecka – Małkinia – Kosów Lacki – Sokółka Podlaski	G
22.	678	Białystok – Sokoły – Wysokie Mazowieckie	G
23.	679	Łomża – Podgórze – Gać – Mężenin	Z
24.	681	Roszki – Wodźki – Łapy – Poświętne – Brańsk – Ciechanowiec	G
25.	682	Łapy – Turośń Dolna – Markowszczyzna	G
26.	685	Zabłudów – Narew – Nowosady – Hajnówka – Kleszczele	G/Z
27.	686	Zajma – Michałowo – Jałówka	Z
28.	687	Juszkowy Gród – Bondary – Narewka – Nowosady	Z
29.	689	Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa	G/Z
30.	690	Czyżew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze	G
31.	693	Kleszczele – Siemiatycze	Z
32.	694	Przyjmy – Brok – Ciechanowiec	G

Tab. 5. Drogi krajowe ekspresowe

Lp.	Numer drogi	Docelowy – kierunkowy przebieg drogi	Klasa drogi
1	2	3	4
1.	S8	Wrocław (Psie Pole) – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź) ...A1 (Piotrków Trybunalski) – Rawa Mazowiecka – Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Zambrów – Choroszcz (S19)	S
2.	S19	(Grodno) granica państwa – Kuźnica – Sokółka – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek – granica państwa (Preszów)	S
3.	S61	(S8) Ostrów Mazowiecka – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Ełk – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica państwa (Kowno)	S



Ryc. 19. Docelowa sieć dróg krajowych i autostrad na terenie województwa, opr. GDDKiA

W województwie funkcjonują trzy ogólnodostępne drogowe przejścia graniczne na granicy zewnętrznej UE z Białorusią:

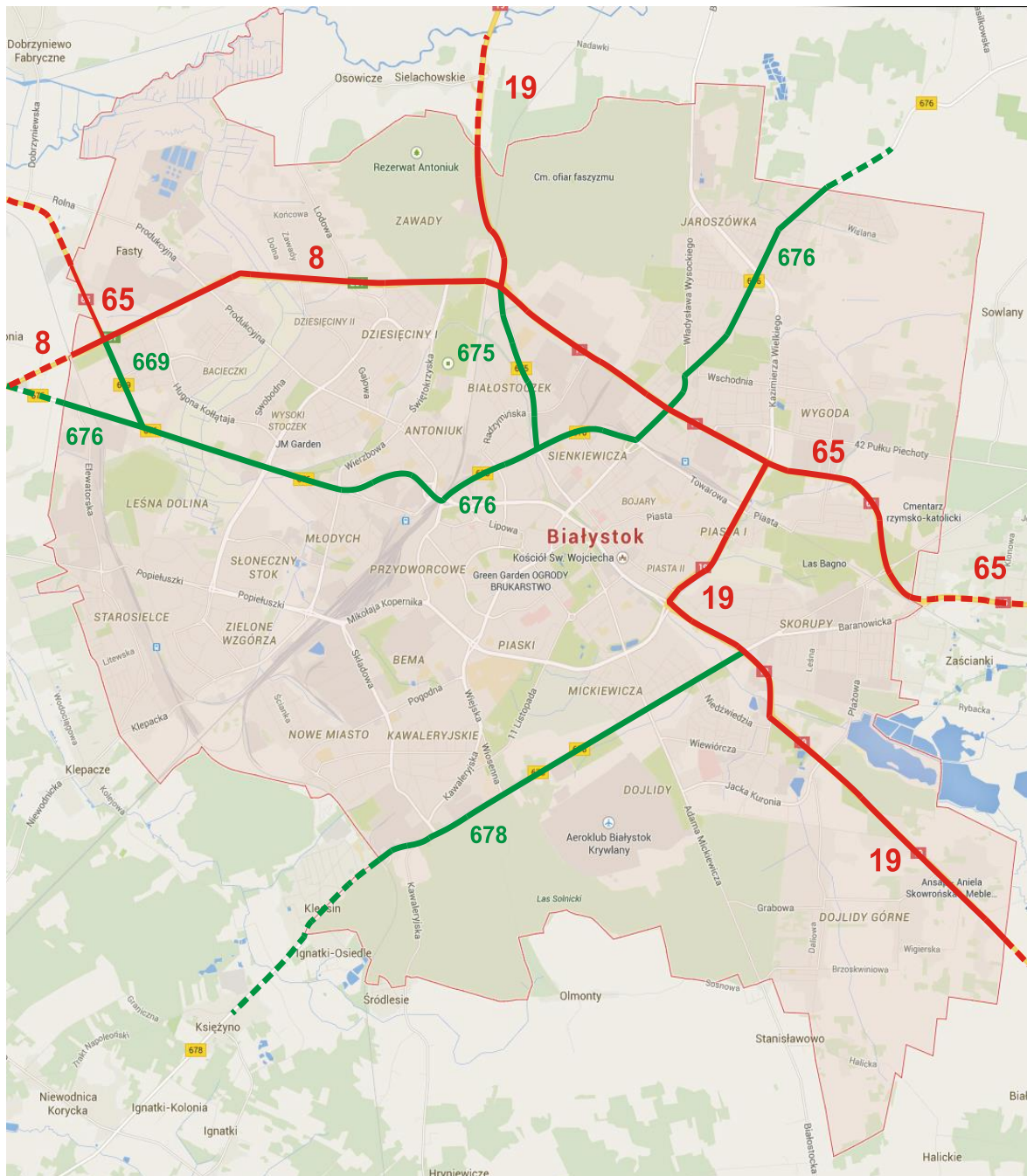
- Kuźnica Białostocka,
- Bobrowniki,
- Połowce.

Ponadto funkcjonuje przejście turystyczne w Białowieży (tylko ruch pieszy i rowerowy).

Po wstąpieniu Polski do strefy Schengen w 2004 roku została zawieszona kontrola na granicy UE, m.in. z Litwą, na przejściach drogowych w Budzisku, Ogrodnikach oraz Berżnikach, które w nadzwyczajnej sytuacji mogą być ponownie uruchomione.

Sieć transportowa głównych ośrodków miejskich

Ważnym elementem tego systemu są sieci uliczne w ciągu ww. dróg w miastach na prawach powiatu stanowiących ośrodki regionalne lub subregionalne, tj. w Białymstoku, Łomży i Suwałkach oraz w Bielsku Podlaskim (ryc. 20-23), zapewniające zarówno tranzyt przez zurbanizowane centra miast, jak i zbieranie bądź rozprowadzanie ruchu lokalnego. Sieć transportowa ośrodków miejskich to łącznie blisko 49 km dróg krajowych i ponad 53 km dróg wojewódzkich. Ich parametry eksploatacyjne, zwłaszcza w aspekcie przepustowości, powinny być dostosowane do potrzeb ruchu.

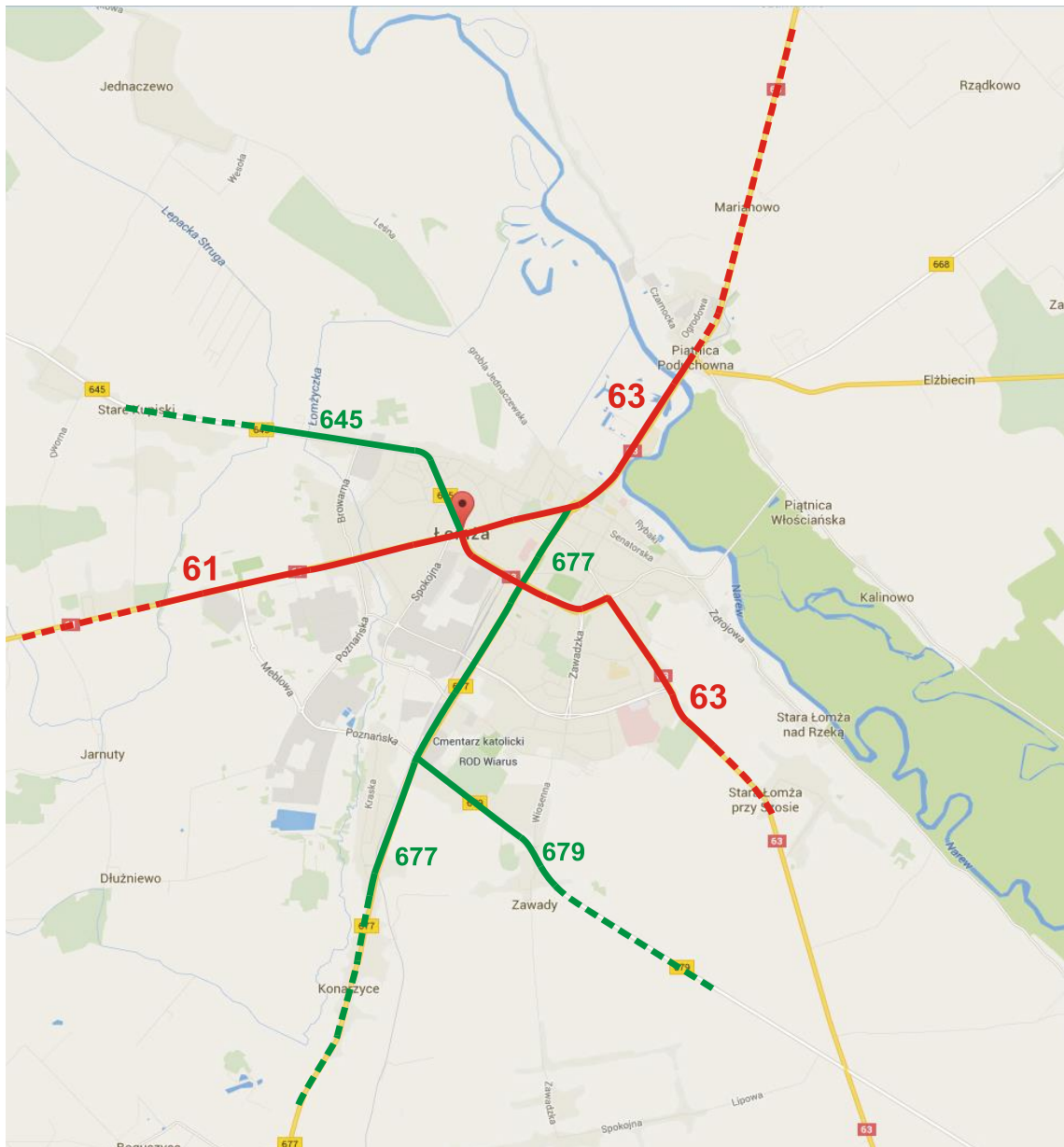


- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie

BIAŁYSTOK

Ryc. 20. Mapa przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich w Białymstoku (opracowanie własne)

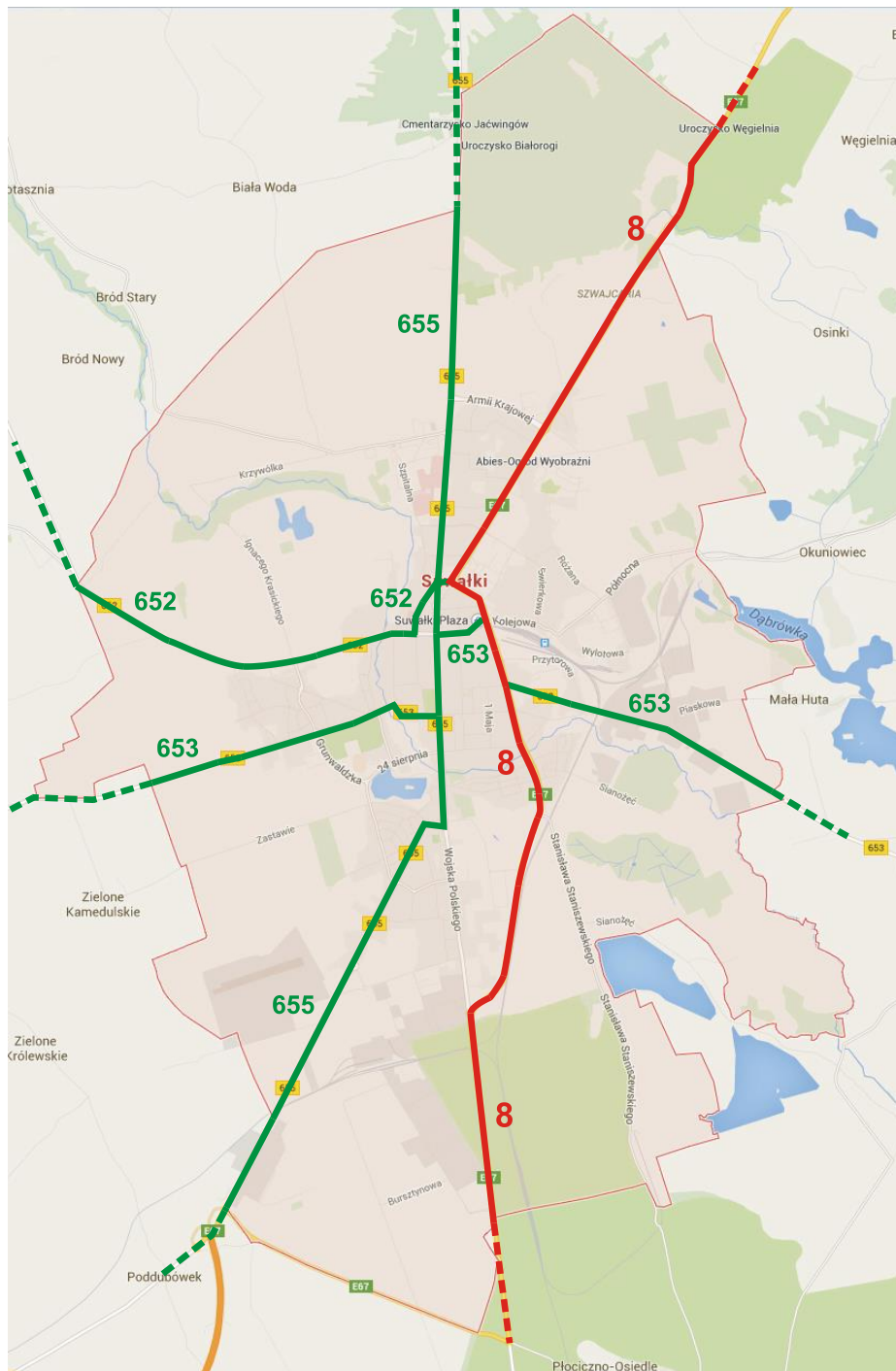
W praktyce może się okazać, że niektóre drogi zaliczane obecnie do kategorii dróg powiatowych czy gminnych, czyli ciągów komunikacyjnych o znaczeniu ponadlokalnym i lokalnym, mogą stanowić cenne ogniwa w układzie transportowym regionu. Dotyczy to zarówno dróg zapewniających efektywne powiązania komunikacyjne z siecią dróg krajowych i wojewódzkich, jak też związanych z lokalnymi ośrodkami wzrostu, generującymi istotny w skali województwa ruch o znaczeniu gospodarczym. Sytuacja taka może wystąpić w przypadku ciągów drogowych w granicach administracyjnych miast i poza nimi.



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie

ŁOMŻA

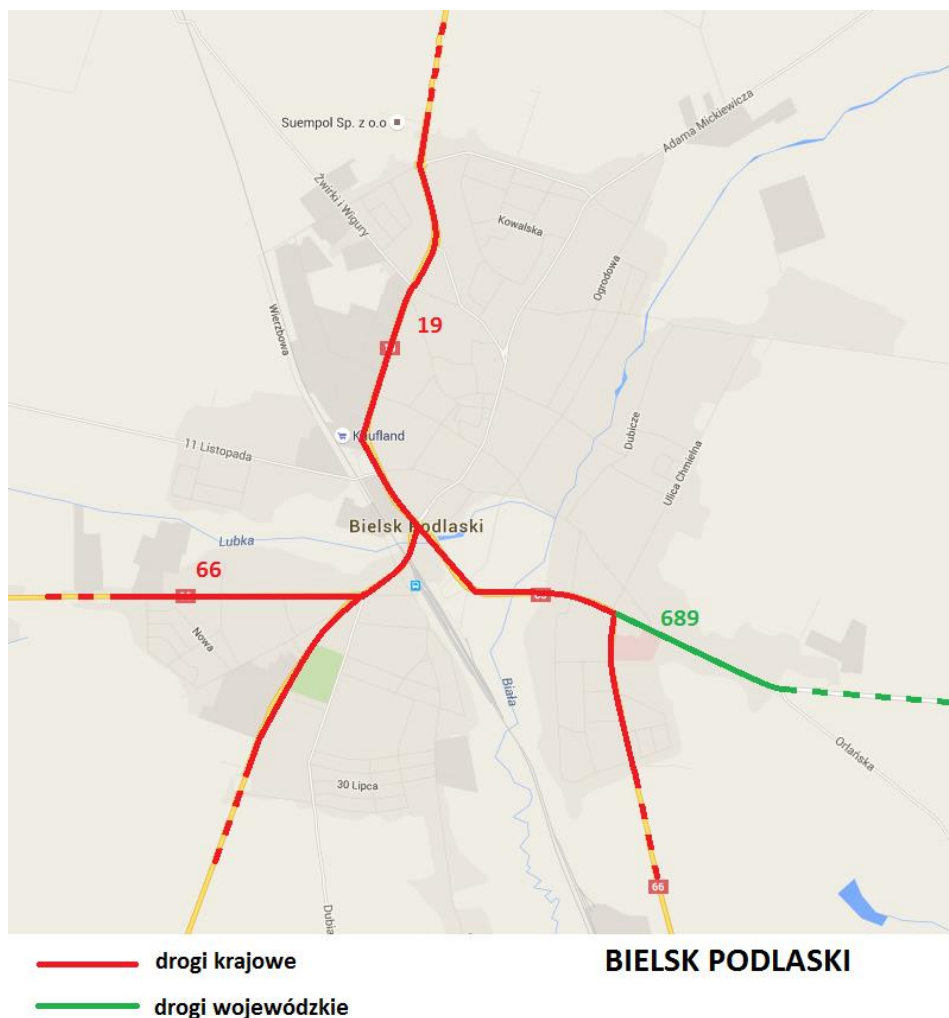
Ryc. 21. Mapa przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich w Łomży



- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie

SUWAŁKI

Ryc. 22. Mapa przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich w Suwałkach



Ryc. 23. Mapa przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich w Bielsku Podlaskim

Stan techniczny

Wykaz dróg krajowych w województwie podlaskim o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t, 10 t, < 10 t:

1) do 11,5 t na drogach:

- Nr 8 (Ostrów Mazowiecka) – granica województwa – Zambrów – Białystok – Korycin – Augustów – Suwałki – Budzisko – granica państwa,
- Nr 19 Białystok (droga 65) – Kuźnica – granica państwa,
- Nr 65 Białystok (droga 8) – Bobrowniki – granica państwa,

2) do 10 t na drogach:

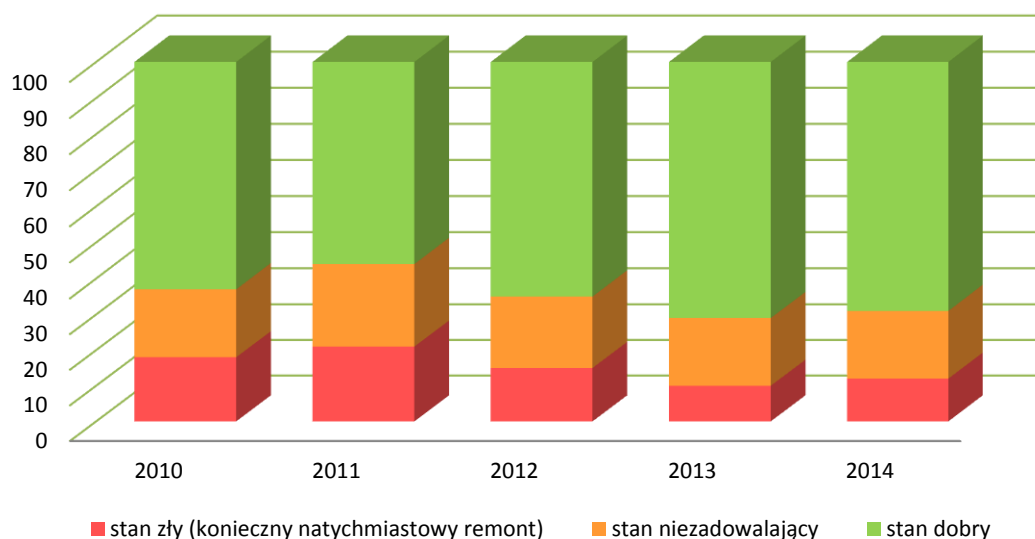
- Nr 16 (Ełk) – granica województwa – Augustów (droga 8),
- Nr 19 Białystok – Siemiatycze – granica województwa (Międzyrzec Podlaski),
- Nr 61 (Ostrołęka) – granica województwa – Łomża – Grajewo – Augustów (droga 8),
- Nr 63 (Pisz) – granica województwa – Łomża – Zambrów – granica województwa – (Sokołów Podlaski),
- Nr 64 Piątnica Poduchowna (droga 61) – Wizna – Stare Jezewo,
- Nr 65 (Ełk) granica województwa – Grajewo – Mońki – Białystok,
- Nr 66 Zambrów (droga 63) – Wysokie Mazowieckie – Brańsk – Bielsk Podlaski,

3) < 10 ton na pozostałych drogach:

- Nr 16 Augustów – Pomorze – Poćkuny – Ogrodniki – granica państwa,
- Nr 66 Bielsk Podlaski – Kleszczele – Czeremcha – Połowce – granica państwa.

Stan techniczny dróg krajowych w roku 2014 kształtował się na poziomie średniej krajowej. Przeprowadzone, coroczne badania tego stanu w ramach SOSN, wykazały, że dróg krajowych w stanie dobrym jest 67,8%, zadowalającym 19,2%, a złym 11,5% (brak danych 1,5%). Porównanie tych wyników z latami ubiegłymi wskazuje, że tendencja corocznej poprawy stanu technicznego dróg o znaczeniu krajowym nadal jest podtrzymywana. Relatywnie najgorszym stanem technicznym charakteryzują się drogi krajowe nr 62, 63 i 65.

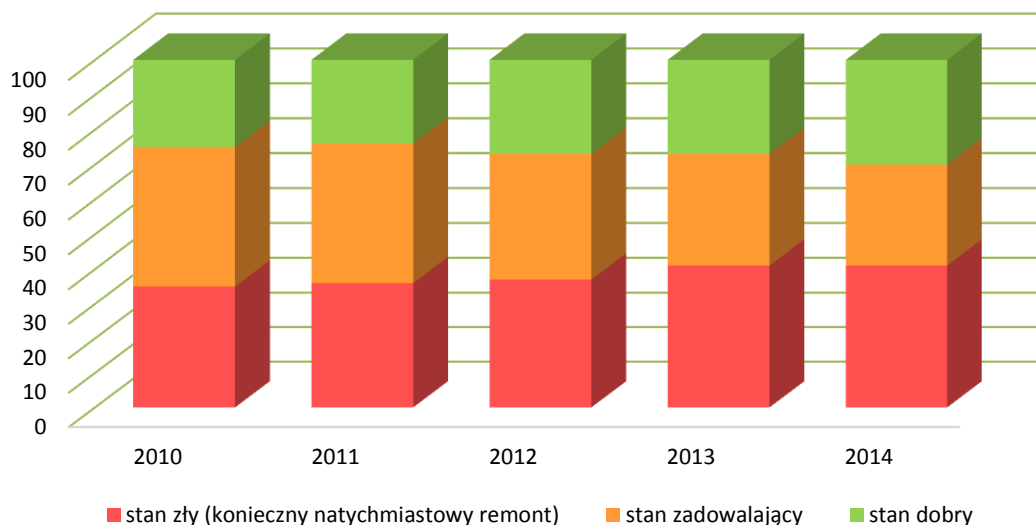
Ryc. 24. Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych województwa podlaskiego w latach 2010-2014



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA

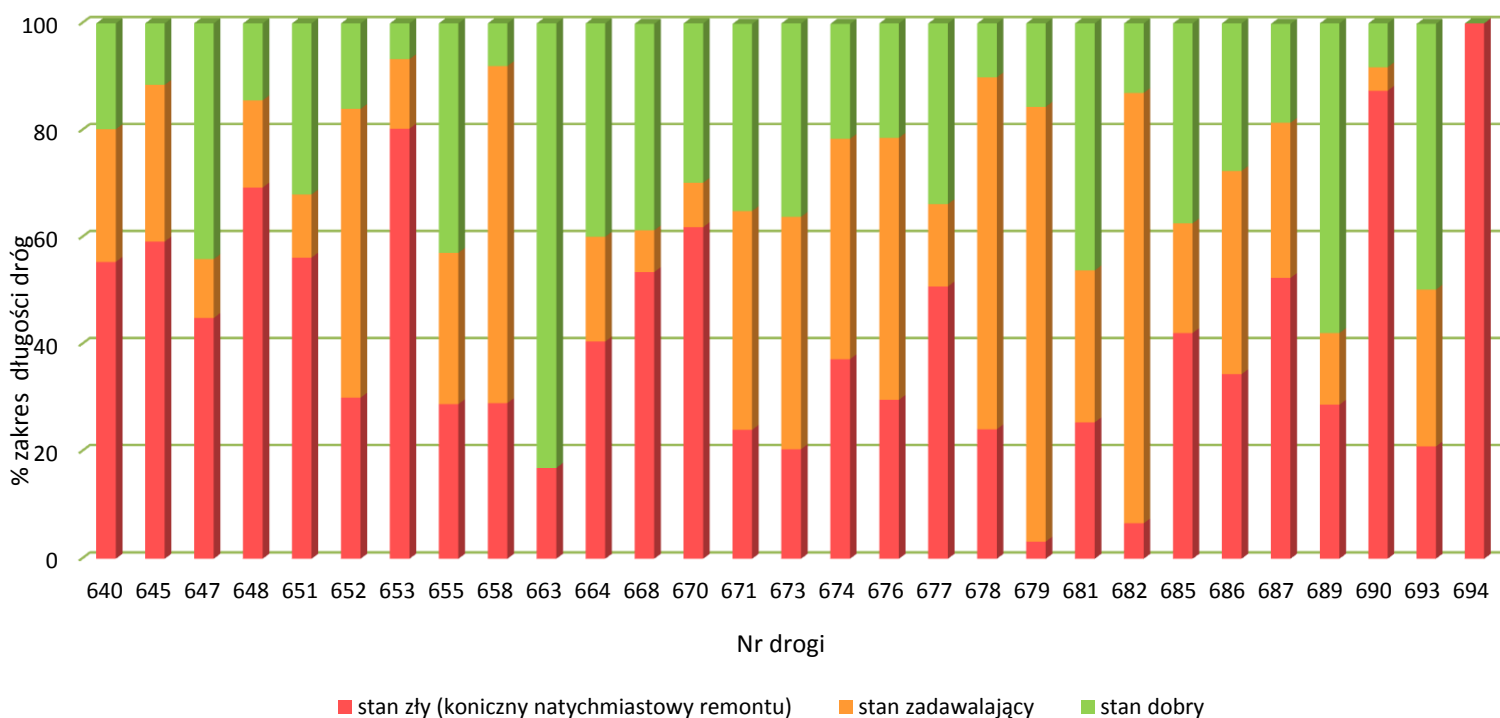
Z kolei według ubiegłorocznych przeglądów dróg wojewódzkich (poza ich przebiegiem na terenie miast na prawach powiatu) – stan techniczny ich nawierzchni (twardych ulepszonych, prawie w 100% bitumicznych) oceniono na długości 257,681 km (21,7%) jako bardzo dobry; 100,775 km (8,5%) – dobry; 342,885 km (28,8%) – zadowalający; 317,324 km (26,7%) – zły i 170,377 km (14,3%) – bardzo zły. Najbardziej zniszczone są nawierzchnie dróg wojewódzkich nr 648, 670, 690 i 694.

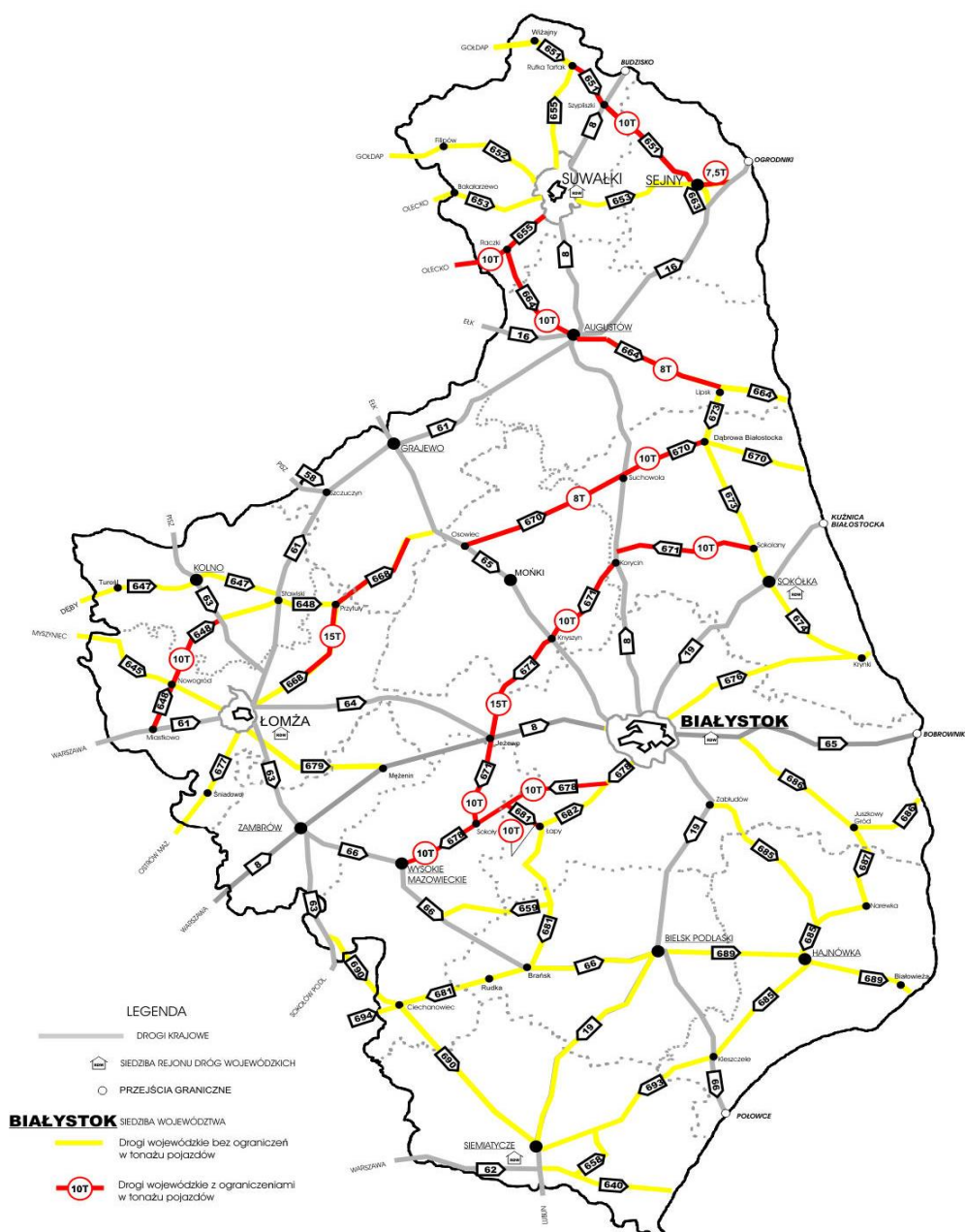
Ryc. 25. Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg wojewódzkich województwa podlaskiego w latach 2010-2014



Udział dróg w stanie niesatysfakcjonującym (złym i bardzo złym) na poziomie 41% w stosunku do lat 2010-2013 nadal wskazuje na niekorzystną tendencję wzrostową długości dróg o znacznej powierzchni uszkodzeń, ale trend ów zdaje się wyhamowywać. Rośnie za to liczba dróg w stanie satysfakcjonującym (dobrym i bardzo dobrym). Od roku 2010 wzrost ten wyniósł około 5% do wysokości 30,5%, ale do osiągnięcia jakościowego poziomu dróg krajowych (67,8% dróg w stanie satysfakcjonującym) wciąż odległa perspektywa.

Ryc. 26. Ocena stanu technicznego nawierzchni poszczególnych dróg wojewódzkich w 2014 roku





Ryc. 27. Ograniczenia w tonażu pojazdów na sieci dróg wojewódzkich

W miastach na prawach powiatu, wskutek trafionych działań inwestycyjnych przeprowadzonych w latach 2007-2013, stan techniczny ich podstawowych układów komunikacyjnych, zwłaszcza Białegostoku jest co najmniej satysfakcjonujący.

O stanie technicznym dróg powiatowych i gminnych, można powiedzieć w praktyce tyle, że w związku z wieloletnimi zaniedbaniami, związanymi z niskim poziomem finansowania ich utrzymania, infrastruktura ta, z niewielkimi wyjątkami, nadal znacząco odbiega jakością od obowiązujących standardów użytkowych. Dużo pozytywnych zmian odnotowano na tych sieciach dzięki tzw. „schetynówkom”, stąd Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych warto kontynuować.

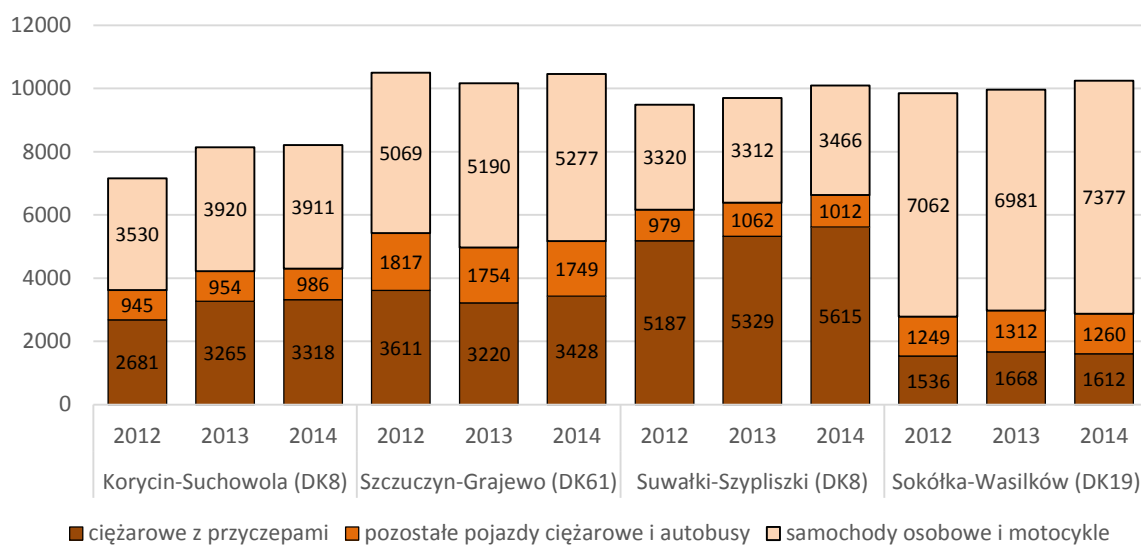
Obciążenie ruchem

Średni dobowy ruch pojazdów silnikowych (SDR) w 2010 r. na sieci dróg krajowych województwa podlaskiego wynosił 6 702 pojazdy/dobę, co przy średniej krajowej wynoszącej 9 888 pojazdów/dobę lokowało region w grupie trzech najmniej obciążonych sieci w województwach². Punktowo jednak natężenie ruchem przekraczało 15 tys. pojazdów na dobę. Sytuacja taka miała miejsce na odcinku wlotowym do Białegostoku na DK8, przejściu przez Augustów, kluczowym odcinku DW678 w kierunku Łap oraz wylocie DK19 w kierunku Wasilkowa (badanie przeprowadzono przed otwarciem obwodnicy Wasilkowa) i przejściu przez Bielsk Podlaski w ciągu DK19 (tab. 6).

Tab. 6. Średni dobowy ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w najbardziej obciążonych (natężenie ogółem > 15 tys. poj./24h) punktach pomiarowych w województwie podlaskim (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Auto-busy
8	3,9	CHOROSZCZ-BIAŁYSTOK	21163	66	14692	1848	864	3459	221
8	2,4	AUGUSTÓW/PRZEJŚCIE2/	18752	86	12015	1341	540	4544	211
8	2,5	AUGUSTÓW/PRZEJŚCIE3/	17767	91	11282	1263	633	4306	181
8	1,0	AUGUSTÓW/PRZEJŚCIE1/	17215	85	10854	1253	718	4136	143
678	7,5	BIAŁYSTOK-TOŁCZE	17080	85	14604	1076	478	444	376
19	6,8	WASILKÓW-BIAŁYSTOK	16377	73	12988	1255	520	1232	300
19	3,8	BIELSK PODL./PRZEJŚCIE2/	15292	163	12205	1298	428	997	150

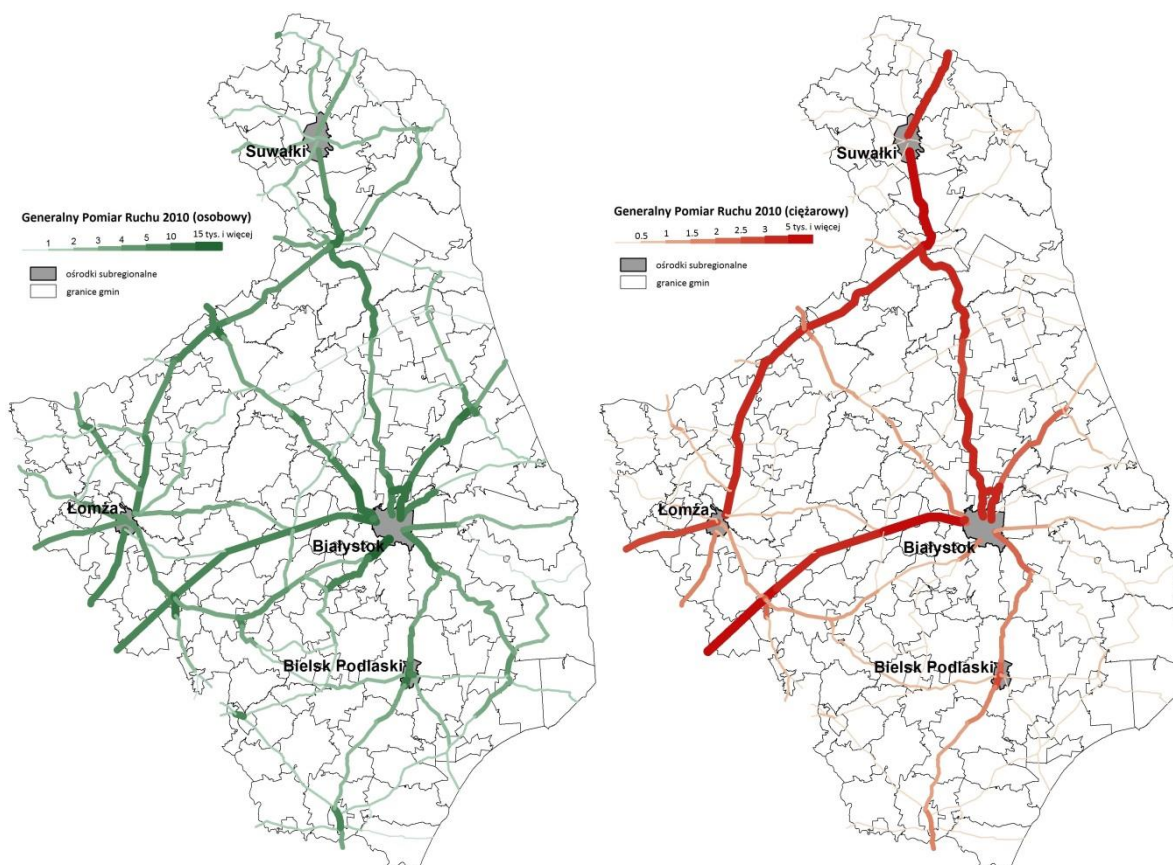
Wskaźnik wzrostu ruchu 2005-2010 wynosił 1,22 i odpowiadał średniej krajowej. Jego dynamika zmalała, okazując się niższa od odnotowanej w latach 2000-2005, w których wynosiła 1,31. W kolejnych latach, tj. do 2014 r. na czterech funkcjonujących w województwie stacjach ciągłych pomiarów ruchu (dwie na DK8 oraz po jednej na DK9 i DK61) odnotowano dalszy wzrost ruchu, w tym szczególnie wysoki wzrost ruchu pojazdów ciężarowych z przyczepami na DK8, przy pewnej stagnacji tej kategorii ruchu na DK61 (ryc. 28).



Ryc. 28. Natężenie ruchu według kategorii pojazdów. Dane ze stacji ciągłych pomiarów ruchu z lat 2012-2014

² Synteza wyników GPR 2010, K. Opoczyński, Transprojekt-Warszawa Sp. z o. o.

O ile w przypadku pojazdów osobowych w województwie podlaskim następuje koncentracja ruchu na odcinkach dojazdowych do najważniejszych miast regionu, o tyle ruch pojazdów ciężarowych koncentruje się wyraźnie w dwóch ciągach dróg krajowych DK8 i DK61 prowadzących do granicy z Litwą w Budzisku. Szczególne obciążenie ruchem pojazdów ciężarowych ma miejsce od styku dwóch dróg krajowych w Augustowie do granicy z Litwą. Wybudowana obwodnica Augustowa wraz z planowaną do realizacji obwodnicą Suwałk oraz odcinkiem między Suwałkami a granicą Państwa powinna rozwiązać problem nadmiernego obciążenia ruchem w tej części województwa (ryc. 29).



Ryc. 29. Koncentracja ruchu pojazdów osobowych (samochody osobowe, motocykle, mikrobusy i autobusy) oraz pojazdów ciężarowych (samochody dostawcze oraz pojazdy ciężarowe z przyczepami i bez przyczep) na drogach krajowych i wojewódzkich w 2010 r.

Średni dobowy ruch w 2010 r. na sieci dróg wojewódzkich wyniósł 2 432 pojazdy/dobę, co przy średniej krajowej wynoszącej 3 398 pojazdów/dobę, plasuje region na 13 miejscu w Polsce. Wskaźnik wzrostu ruchu w okresie 2005-2010 wyniósł 1,25, nieco więcej niż średnia krajowa, która opiewała na wartość 1,23. Dynamika wzrostu ruchu się utrzymała, gdyż w odniesieniu do lat 2000-2005 wskaźnik ten również osiągnął wartość 1,25³.

Wraz z obserwowanym wzrostem ruchu na pozamiejskich ciągach komunikacyjnych, wzrasta obciążenie ruchem ulic w głównych ośrodkach miejskich regionu. W największych miastach województwa średni dobowy ruch na niektórych ulicach przekracza wartość 25 tys., a nawet 35 tys. pojazdów/dobę, co wskazuje na konieczność zastosowania wielopasmowych przekrojów ulicznych jedno lub dwujezdniowych, co często nie jest możliwe z uwagi na istniejącą, gęstą zabudowę. W praktyce okazuje się, że jedynym skutecznym rozwiązaniem może być budowa obwodnicy.

³ Synteza wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2005 roku, Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o. 2006

Białystok jest miastem, w którym większość głównych ulic w ciągu dróg krajowych (zwłaszcza DK19) i wojewódzkich (DW669, DW675, DW676 i DW678) doświadcza kongestii w godzinach szczytu, zwłaszcza porannego. O ile dzięki tzw. Trasie Generalskiej (wewnętrzna obwodnica Białegostoku) na kierunku wschód – zachód przejazd przez miasto wydaje się w miarę sprawny (interwencji wymaga jedynie wlot od strony Warszawy, gdzie kolidują ze sobą potoki ruchu z Trasy Generalskiej – DK8 i centrum miasta – DW676), o tyle konieczne jest polepszenie warunków tranzytu na kierunku północ – południe, który pokrywa się ze strefami najintensywniejszych dojazdów do pracy.

W przypadku Łomży największa koncentracja ruchu występuje w ciągu DK61 (na odcinku między Łomżą a Kisielnicą nawet prawie 14 tys. pojazdów na dobę w 2010 r.) i DW677 (prawie 9 tys. pojazdów), a ujemne efekty tej kumulacji szczególnie odczuwalne są w rejonie przeprawy mostowej przez rzekę Narew (tab. 7).

Tab. 7. Średni dobowy ruch na drogach wojewódzkich na wlotach do Łomży (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Auto-busy
61	25,6	WOJCIECHOWICE-ŁOMŻA	7071	26	4380	798	378	1413	59
61	7,0	ŁOMŻA-KISIELNICA	13996	58	9378	1377	550	2426	184
63	22,7	ŁOMŻA-ZAMBRÓW	5651	24	4276	497	183	585	64
64	30,4	PIĄTNICA-STRĘKOWA GÓRA	3857	9	2961	357	196	238	52
645	11,3	NOWOGRÓD-ŁOMŻA	4867	34	4151	370	127	112	44
677	19,9	ŁOMŻA-GR.WOJ.	8872	53	6806	692	248	949	106
679	3,7	ŁOMŻA-ZAWADY	1885	11	1250	213	166	232	0
668	26,6	PIĄTNICA-PRZYTUŁY	2584	21	2180	189	90	47	31

Z uwagi na lokalizację miasta Suwałk w ciągu I korytarza tranzytowego występuje znaczne obciążenie ruchem ciężarowym i osobowym nie związanym z funkcją miasta. Obciążenie układu drogowego Suwałk zdeteminowane jest przebiegiem DK8 (obciążenie dobowe ruchem na odcinkach wylotowych rzędu 8-10 tys. pojazdów), a lokalne kongestie i utrudnienia rejestrowane są też w ciągu DW652, DW653 i DW655 (tab. 8). Planowana obwodnica miasta po trasie S61 rozwiąże problem tranzytu przez miasto.

Tab. 8. Średni dobowy ruch na drogach wojewódzkich na wlotach do Suwałk (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Auto-busy
8	10,6	OLSZANKA-SUWAŁKI	10658	25	4879	891	334	4440	82
8	13,2	SUWAŁKI-SZYPLISZKI	8358	29	3532	549	240	3944	57
652	27,6	GR.WOJ.-SUWAŁKI	2011	16	1736	105	50	68	22
653	17,7	GR.WOJ.-SUWAŁKI	3296	30	2743	270	105	112	33
653	27,4	SUWAŁKI-SEJNY	2953	24	2652	162	47	30	35
655	10,6	RACZKI-SUWAŁKI	2591	23	2233	200	54	47	26
655	20,2	SUWAŁKI-RUTKA TARTAK	3200	19	2929	150	61	13	22

W przypadku Bielska Podlaskiego szczególnie obciążonym fragmentem jest przejście przez miasto w ciągu dróg DK19 (obciążenie ruchem w punkcie pomiarowym na 107 km przekracza 15 tys. pojazdów) oraz DK66. Na drodze wojewódzkiej nr 689 prowadzącej do Hajnówki średniodobowe natężenie ruchu przekracza 2 tys. pojazdów (tab. 9).

Tab. 9. Średni dobowy ruch na drogach wojewódzkich na wlotach do Bielska Podlaskiego (bez ciągników rolniczych i rowerów) w 2010 r.

Nr drogi	Długość (km)	Nazwa	Pojazdy silnikowe ogółem	Motocykle	Sam. osob. mikro-busy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. cięż. bez przyczep	Sam. cięż. z przyczepami	Autobusy
689	23,5	BIELSK PODLASKI-HAJNÓWKA	2348	21	1916	181	77	122	12
19	8,5	PŁOSKI-BIELSK PODL.	6386	27	4703	549	206	786	97
19	4,1	BIELSK PODL./PRZEJŚCIE1/	10921	99	8596	944	326	837	74
19	3,8	BIELSK PODL./PRZEJŚCIE2/	15292	163	12205	1298	428	997	150
19	13,1	BIELSK PODL.- BOĆKI	5015	29	3379	552	191	796	54
66	24,2	BRAŃSK.-BIELSK PODL.	3617	23	2868	266	127	273	47
66	1,2	BIELSK PODL./PRZEJŚCIE/	7647	86	6108	510	271	317	317
66	22,6	BIELSK PODL.-KLESZCZELE	2400	23	2064	141	61	70	15

Analiza rozkładu średniego dobowego ruchu drogowego – SDR na sieci dróg krajowych i wojewódzkich (ryc. 30) pozwala stwierdzić, co następuje:

- rozkład ten zdeterminowany jest przez dominujący układ węzłowy Białegostoku i tras tranzytowych biegnących z centrum kraju w kierunku państw nadbałtyckich (DK8 i DK61);
- obciążenie sieci drogowej wyraźnie zorientowane jest ku centrum kraju i jego stolicy – Warszawie;
- rolę węzłów drugiego rzędu pełnią przede wszystkim Augustów, Łomża i Suwałki, a także w nieco mniejszym stopniu Bielsk Podlaski, Grajewo i Sokółka;
- wszystkie ww. węzły drogowe (poza Augustowem), nie posiadają obwodnic odciążających miejskie systemy transportowe, co często oznacza poważne utrudnienia w ruchu tranzytowym i przyspieszoną degradację miejskiego majątku drogowego;
- największe obciążenie ruchem odnotowano w węźle Białystok, zarówno na trasach przelotowych przez Białystok (DK8 – 10 592 poj./dobę i 9 861 poj./dobę, DK19 – 16 377 poj./dobę i 11 958 poj./dobę, DK65 – 12 776 poj./dobę i 5 768 poj./dobę, DW676 – 10 572 poj./dobę i 6 240 poj./dobę), jak i dochodzących do miasta (DW678 – 17 080 poj./dobę);
- bezspornie, najbardziej obciążonym ciągiem drogowym regionu jest droga ekspresowa S8, gdzie zarejestrowane wyniki pomiarów SDR wahały się w przedziale od 9 854 do 21 183 poj./dobę;
- drugim pod względem obciążenia ruchem szlakiem komunikacyjnym jest trasa biegnąca od m. Ostrów Mazowiecka przez Łomżę, Augustów, Suwałki do Budziska na granicy Polski z Litwą, na którą składają się: DW677 (granica województwa – Łomża: 8 872 poj./dobę), DK61 (Łomża – Grajewo – Augustów: 7 658 ÷ 13 996 poj./dobę) i DK8 (Augustów – Suwałki – Budzisko: 7 207 ÷ 11 621 poj./dobę);

- bardzo ważną rolę w układzie komunikacyjnym województwa spełniają: DK8 na odcinku Białystok – Augustów, która przenosi obciążenie na poziomie $6\,774 \div 9\,861$ poj./dobę oraz DK19, zwłaszcza na odcinku Sokółka – Białystok ($9\,339 \div 16\,377$ poj./dobę) i Białystok – Bielsk Podlaski ($5\,237 \div 11\,958$ poj./dobę);
- zwraca uwagę relatywnie duże w skali regionu obciążenie DK65 na odcinku Grajewo – Białystok ($4\,503 \div 12\,776$ poj./dobę), DK61 na odcinku granica województwa – Łomża ($7\,071$ poj./dobę) i DK63 w rejonie m. Kolno ($5\,397 \div 10\,975$ poj./dobę) i na odcinku Łomża – Zambrów ($5\,851$ poj./dobę) oraz DK66 na odcinku Zambrów – Szepietowo ($4\,080 \div 7\,774$ poj./dobę);
- wśród dróg wojewódzkich należy odnotować znaczne obciążenie ruchem tras komunikacyjnych biegnących ze stolicy województwa w kierunku Supraśla (DW676: $6\,240$ poj./dobę) i Łap tj. DW 678 (Białystok – Markowszczyzna): $17\,080$ poj./dobę oraz DW682 (Łapy – Markowszczyzna): $5\,794 \div 6\,024$ poj./dobę;
- w aspekcie obsługi komunikacyjnej terenów przygranicznych uwidacznia się znaczne obciążenie dróg wojewódzkich: nr 685 na odcinku Zabłudów – Nowosady ($4\,275$ poj./dobę), nr 673 na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka ($2\,788 \div 5\,205$ poj./dobę), nr 686 na odcinku Juskowy Gród – Nowosady ($2\,232$ poj./dobę) i nr 652 na odcinku granica województwa – Filipów – Suwałki ($2\,011$ poj./dobę).

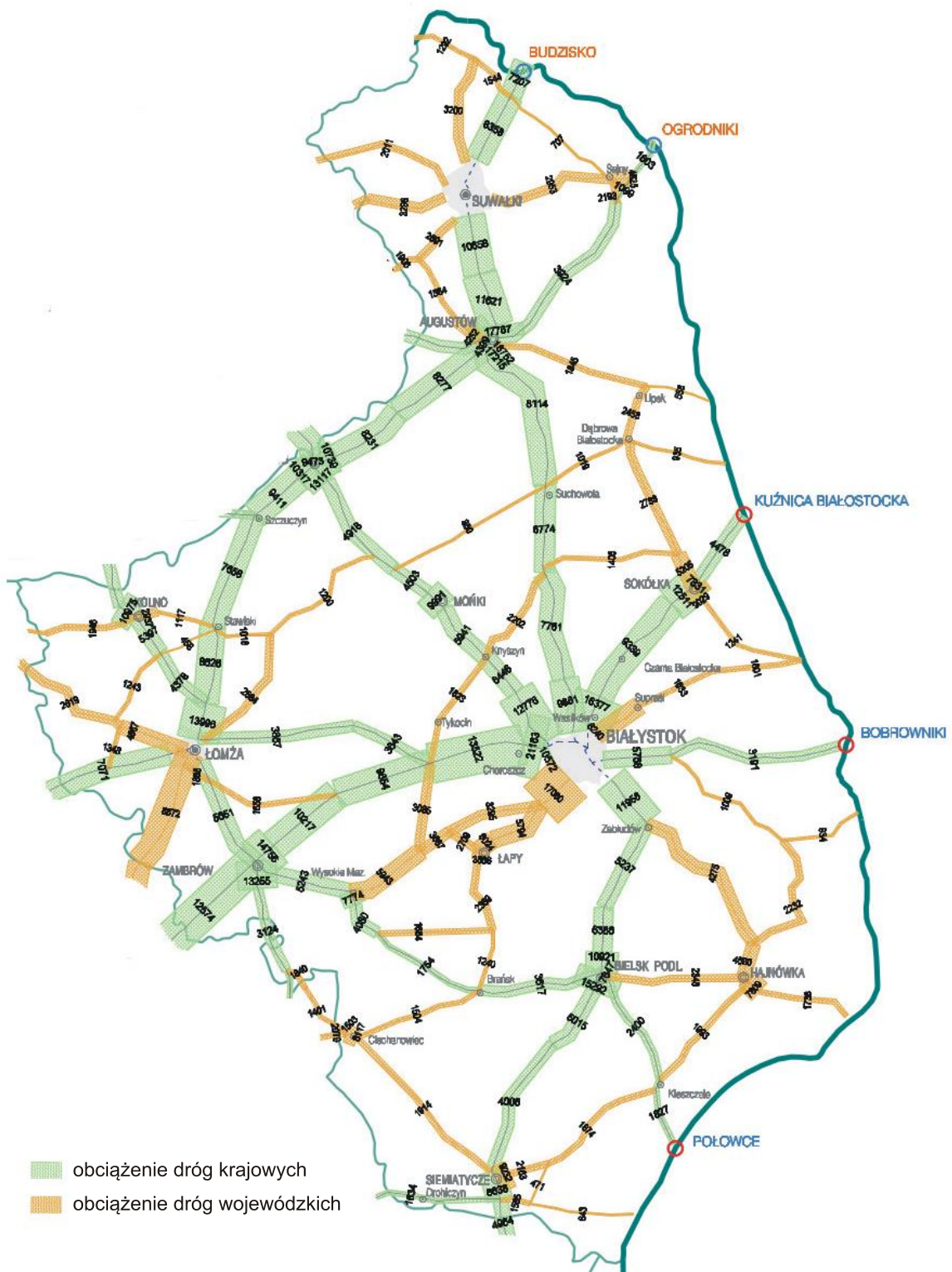
W układzie transportowym województwa ruch ciężki i bardzo ciężki zasadniczo przejęły drogi krajowe. Najbardziej obciążonym tym ruchem jest ciąg S8 i DK8 od granicy województwa przez Białystok, Augustów, Suwałki do Budziska. W dalszej kolejności DK61 na odcinku Łomża – Augustów i DK19 na odcinku Sokółka – Białystok. Nieco mniejszy udział samochodów ciężarowych i autobusów w strukturze rodzajowej pojazdów zaobserwowano na DK19 na odcinku granica województwa – Białystok, DK61 granica województwa – Łomża i DK65 Białystok – Bobrowniki.

Na sieci dróg wojewódzkich w strukturze ruchu drogowego dominują samochody osobowe (ponad 80%). Udział pojazdów zaliczonych do kategorii ciężkich tj. samochodów ciężarowych i autobusów jest zmienny, a relatywnie duży odnotowano na trasach wylotowych z Białegostoku (DW676 i DW678), Łomży (DW677) i innych miast powiatowych tj.: Suwałk, Hajnówki, Bielska Podlaskiego, Sokółki i Siemiatycz.

Na sieciach dróg powiatowych oraz gminnych w regionie (w tym w miastach na prawach powiatu) nie są prowadzone obowiązkowe, okresowe pomiary ruchu drogowego, toteż nie można wskazać ciągów czy ich odcinków najbardziej obciążonych, w skali porównywalnej z wyżej opisanymi drogami krajowymi i wojewódzkimi.

Zdecydowana większość dróg w województwie podlaskim przenosi ruch o charakterze gospodarczym, a tylko nieliczne o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.

Analiza zmian w ruchu drogowym dla okresu 2005-2010 wskazuje, że na jego obecny rozkład duży wpływ miało rozdzielenie tranzytowych potoków ciężarowych na trasy przez Łomżę i przez Białystok. W najbliższych latach rozkład tego ruchu będzie zależał od stanu zaawansowania nowych inwestycji na drogach ekspresowych S8 i S61. Wraz z oddawaniem kolejnych odcinków trasy S8 (najpierw w województwie podlaskim, a potem także w mazowieckim, w tym w sąsiedztwie Warszawy – obwodnica Marek) należy oczekiwać przeniesienia się potoków na trasę Suwałki-Augustów-Białystok. Spowoduje to większe niż obecnie obciążenie białostockiego węzła drogowego ruchem ciężkim (przy założeniu, że nie powstanie obwodnica w ciągu drogi S19). W kolejnych latach (po roku 2019) do użytku powinny być oddawane kolejne fragmenty trasy S61. Powinno to skutkować ponownym odciążeniem trasy S8 na jej podlaskim przebiegu. Istotnym elementem mogącym wpływać na rzeczywisty rozkład ruchu samochodów ciężarowych będzie obejmowanie kolejnych odcinków systemem viaTOLL.



Ryc. 30. Średni dobowy ruch na sieci dróg krajowych i wojewódzkich⁴

⁴ *Ruch drogowy 2010*, Transprojekt – Warszawa Sp. z o.o., Warszawa 2011.

Bezpieczeństwo

Region pod względem liczby wypadków drogowych na tle kraju prezentuje się dość przeciętnie. Wprawdzie w roku 2013 odnotowano ich w liczbach bezwzględnych 738, co stanowiło 2,1% wszystkich tego typu zdarzeń w Polsce (35 847), to jednak skutki wypadków okazały się znacznie poważniejsze niż w wielu innych województwach. Zginęło 135, a rannych zaś zostało 874 osoby. Statystycznie pod względem liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków i na 100 tys. ludności Podlasie jest w niechlubnej czołówce. Tu też odnotowano najwyższy wskaźnik wypadków z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu (18,4%, co odpowiada 136 wypadkom). W 622 przypadkach do wypadków doszło z winy kierujących, którzy m.in. nie dostosowywali prędkości do warunków ruchu (172), nie przestrzegali pierwszeństwa przejazdu (146), nieprawidłowo zachowywali się wobec pieszych (96), nieprawidłowo wyprzedzali (52) lub nie zachowali bezpiecznej odległości między pojazdami (37). Odnotowano też 65 wypadków z winy pieszych, którzy m.in. w 42 przypadkach nieostrożnie weszli na jezdnię. Sprawcy wypadków poruszali się z reguły pojazdami osobowymi (456), rzadziej ciężarowymi (64) czy motocyklami i motorowerami (łącznie 39).

Przedstawione wyniki, mimo smutnej refleksji, wpisują w obserwowany od 2010 roku trend zmniejszania się liczby wypadków w regionie (2010 r. – 847, 2011 r. – 816, 2012 r. – 767). Zmniejsza się też generalnie liczba ich ofiar, liczona jako suma zabitych i rannych (2010 – 146 zabitych i 1125 rannych, 2011 – 152 zabitych i 1006 rannych, 2012 – 131 zabitych i 970 rannych). Ciągłe martwi utrzymująca się w granicach 126-136, duża liczba wypadków z udziałem nietrzeźwych uczestników ruchu.

Jakkolwiek nie wykazuje się wśród przyczyn wypadków stanu technicznego infrastruktury drogowej czy jej obciążenia, to jednak wiadomo, że czynniki te ściśle wiążą się z warunkami ruchu na drodze i ryzykiem wystąpienia zdarzenia niebezpiecznego.

Wnioski

Mimo, iż od początku tego stulecia trwa nieustanny proces odnowy, przebudowy i rozbudowy drogowego układu komunikacyjnego województwa, to wciąż infrastruktura ta potrzebuje dalszych, znacznych nakładów finansowych, by sprostać potrzebom ruchu drogowego czy stawianym wymaganiom technicznym i środowiskowym.

Nadal do wad tego systemu transportowego można zaliczyć:

- brak wewnętrznej spójności sieci drogowej, co przejawia się koniecznością korzystania z tras o niskich standardach technicznych, wydłużających czas dojazdu;
- ograniczoną przepustowość niektórych, ważnych tras komunikacyjnych, przekładającą się na relatywnie długie czasy przemieszczania, utrudnienia związane ze znacznym zagęszczeniem pojazdów i zwiększone ryzyko wystąpienia zdarzeń niebezpiecznych;
- przenikanie tras drogowych obciążonych znacznym ruchem kołowym (w tym samochodów ciężarowych) przez niedostosowane z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu centra obszarów zabudowanych (brak obwodnic, kolidowanie ruchu lokalnego z tranzytowym);
- zbyt niską nośność dróg, niedostosowaną do obowiązującego w UE standardu nacisku 115 kN/oś, co oznacza, że ciężkie pojazdy dopuszcza się do ruchu po drogach jedynie w trybie administracyjnym, kosztem żywotności eksploatacyjnej istniejących konstrukcji;
- nienormatywne parametry geometryczne dróg (niedostateczne szerokości jezdni, niewłaściwe promienie łuków poziomych i pionowych, brak utwardzonych poboczy) niedostosowane do wymagań obecnego ruchu i warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne;
- niewystarczającą ilość urządzeń: usprawnienia ruchu (chodników, zjazdów i ścieżek rowerowych), obsługi ruchu (przystanków autobusowych z wydzielonymi zatokami, parkingów

i zatok postojowych), uspokojenia ruchu (małych rond, azyli dla pieszych) i zabezpieczających ruch (podatnych drogowych barier ochronnych, poręczy i barier łańcuchowych);

- ciągle dużą ilość dróg o niskim komforcie jazdy (ze względu na nierówności podłożne i brak szorstkości), co znacznie pogarsza warunki bezpieczeństwa ruchu, poważnie ogranicza trwałość nawierzchni i zwiększa koszty eksploatacji pojazdów ponoszone przez użytkowników.

W kontekście powyższych uwag dotyczących jakości i funkcjonalności dróg województwa, w pełni uprawnione jest stwierdzenie, że podstawowy układ komunikacyjny województwa podlaskiego jest jeszcze słabo rozwinięty, a szczególnie dotkliwie wskazane wady odczuwa, nadal niedoinwestowana, sieć dróg wojewódzkich o znaczeniu regionalnym.

3.2.2. Transport kolejowy

Sieć kolejowa

Sieć kolejową na terenie województwa tworzą linie kolejowe (ryc. 31) o łącznej długości ok. 825 km. Większością z nich zarządza państwowa spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ok. 760 km w granicach regionu). Wyjątek stanowi kilka odcinków o łącznej długości blisko 65 km, nie posiadających znaczenia krajowego i przez dłuższy czas nieeksploatowanych, przekazanych notarialnie nieodpłatnie lokalnym samorządom, w celu przywrócenia na nich ruchu – w 2007 r. powiatowi hajnowskiemu (odcinek linii nr 52 Nieznany Bór – Białowieża i linia nr 451 Białowieża – Białowieża Pałac) i w 2014 r. gminie Narewka (linie w obrębie przygranicznego kompleksu przeładunkowego koło Siemianówki: szerokotorowe nr 59 Granica Państwa – Chryzanów i nr 916 Siemianówka – Wiącków oraz normalnotorowe nr 910 Nowosady – Chryzanów i nr 914 Narewka – Wiącków). W perspektywie jest także przejęcie linii nr 36 (Ostrołęka – Łapy), czego inicjatorem jest powiat łomżyński.

Z niewielkimi różnicami, obszar województwa pokrywa się z granicami działania Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku, który administruje 24 liniami kolejowymi (linie nr: 6, 31, 32, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 51, 52, 57, 59, 515, 516, 517, 836, 910, 911, 913, 914, 916, 923 i 928) o łącznej długości 783,18 km (890,816 km torów) [źródło: PKP PLK S.A. Zarząd Linii Kolejowych w Białymstoku – stan na 31.12.2014], na które składa się:

- 107, 636 km linii dwutorowych (normalnotorowych o rozstawie szyn 1435 mm) – odcinki linii nr 6 i 31;
- 675,644 km linii jednotorowych, w tym: 616,595 km normalnotorowych i 58,949 km szerokotorowych o rozstawie szyn 1520 lub 1524 mm.

Sieć torów głównych zasadniczych w zarządzie ZLK w Białymstoku uzupełniają tory na 88 funkcjonujących stacjach i przystankach kolejowych, których jest 314,327 km, w tym 281,523 km normalnotorowych i 32,804 km szerokotorowych.

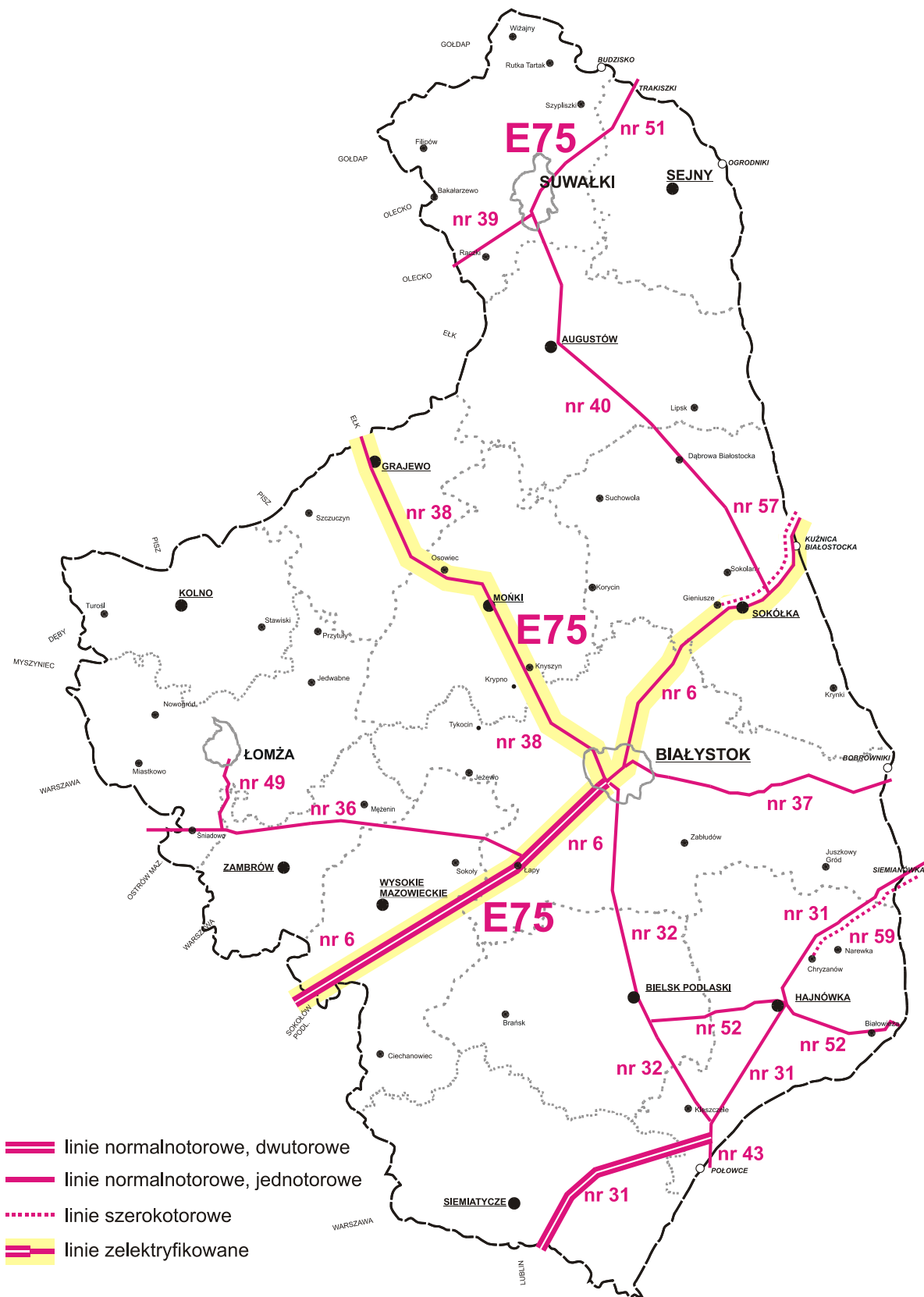
Infrastrukturę branży drogowej tworzy ponadto 410 rozjazdów na torach szlakowych i głównych zasadniczych, 597 rozjazdów w torach stacyjnych, 576 skrzyżowań w poziomie szyn (przejazdów kolejowo – drogowych i przejść dla pieszych kategorii A – 53 szt., B – 12 szt., C – 12 szt., D – 477 szt., E – 4 szt. i F – 18 szt.) oraz 574 obiekty inżynieryjne.





Aktualnie jest eksploatowanych 633,497 km linii kolejowych (741,133 km torów), z czego 467,291 km (575,087 km torów) stanowią linie o znaczeniu państwowym (linie nr: 6, 31 – odcinek o długości 65,783 km, 38, 39, 40 i 51). Na stacjach eksploatowanych jest 245,385 km torów (bez torów głównych zasadniczych).

Wśród użytkowanych linii kolejowych, w zależności od ich kategorii funkcjonuje:

- 132,874 km linii magistralnych;

- 403, 753 km linii pierwszorzędnych (w tym 20,669 km linii szerokotorowych);
- 60,060 km linii drugorzędnych (w tym 21,361 km linii szerokotorowych);
- 36,810 km linii znaczenia miejscowego (w tym 1,12 km linii szerokotorowych).



-  linie normalnotorowe, dwutorowe
-  linie normalnotorowe, jednotorowe
-  linie szerokotorowe
-  linie zelektryfikowane

Ryc. 31. Mapa istniejącej sieci kolejowej w województwie podlaskim (opracowanie własne)

Przez obszar będący pod zarządem ZLK w Białymstoku przebiega ponadto korytarz kolejowy E-75 / Morze Północne – Bałtyk, wchodzący w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), stanowiący fragment tworzonego obecnie międzynarodowego szlaku „Rail Baltica”, mającego połączyć Warszawę z Kownem, Rygą i Tallinem (oraz Helsinkami, z wykorzystaniem połączenia promowego). Na terenie województwa podlaskiego należą do niego odcinki linii nr: 6 (granica województwa – Łapy – Białystok), 38 (Białystok – Grajewo – granica województwa), 39 (granica województwa – Suwałki) oraz 51 (Suwałki – Trakiszki – granica państwa). W obrębie ZLK w Białymstoku zelektryfikowanych jest ok. 224,31 km linii kolejowych, co stanowi blisko 27,8% ogółu linii w regionie (Polska 59,1%).

Nieeksploatowanych, głównie ze względu na stan techniczny, jest 149,683 km linii kolejowych należących do PKP PLK S.A. Dotyczy to przede wszystkim znacznych odcinków normalnotorowych linii kolejowych nr 36 (47,466 km), 37 (48,297 km) i 52 (25,703 km) oraz fragmentów linii szerokotorowych nr 57 (6,095 km) i 59 (7,023 km).

Poza zakresem działania ZLK w Białymstoku, na terenie województwa podlaskiego, pozostaje cała linia kolejowa nr 49 o długości 17,261 km i fragment (8 km) linii kolejowej nr 36 przy granicy województwa, zarządzany przez ZLK w Siedlcach. Są to eksploatowane okresowo linie normalnotorowe. Zarządcą linii kolejowej nr 52 na odcinku Hajnówka – Białowieża jest natomiast Powiat Hajnowski.

Uwarunkowana historycznie (ziemie zaboru rosyjskiego) sieć kolejowa w województwie podlaskim jest słabo rozwinięta. Jej gęstość, mierzona długością linii kolejowych na 100 km², a wynosząca ok. 4,0 jest najniższa w Polsce (średnia krajowa 6,3).

W związku z przystąpieniem Polski do Strefy Schengen, z dniem 21 grudnia 2007 zlikwidowano przejścia graniczne na granicy z Niemcami, Czechami, Słowacją i Litwą. Utrzymywana jest wyłącznie infrastruktura niezbędna do sprawnego przywrócenia kontroli granicznej w szczególnych przypadkach, jednak formalnie nie są to już przejścia graniczne. Na granicach tych mogą być ustanawiane, zgodnie z kodeksem granicznym Schengen, tymczasowe przejścia graniczne w związku z zaistnieniem określonych sytuacji. Na granicy wewnętrznej krajów Unii Europejskiej w województwie podlaskim (granica Polska – Litwa) istnieje jedno przejście kolejowe: Trakiszki – Szestokaj (przejście osobowo-towarowe).

Na terenie regionu funkcjonują 3 kolejowe przejścia graniczne z Białorusią – Kuźnica Białostocka – Grodno (linie kolejowe nr 6 i 57), Siemianówka – Swiśtocz (nr 31 i 59) i Czeremcha – Wysokolitowsk (nr 43), gdzie od grudnia 2011 roku ruch pociągów osobowych został zawieszony. Istnieje również obecnie nieczynne przejście graniczne na linii nr 37 w Zubkach Białostockich.

Kolejowe bocznice normalnotorowe i szerokotorowe powiązane z zewnętrznymi przejściami granicznymi Unii Europejskiej w województwie podlaskim z Białorusią:

- bocznice kolejowe w: Sokółce, Bufałowie, Łosošnej, Czuprynowie i Kuźnicy z obsługą drogami: krajową Nr 19 i powiatową Nr 1264B na odcinku Czuprynowo – Łosošna – droga Nr 19,
- bocznice kolejowe w: Siemianówce, Plancie, Narewce, Skupowie z obsługą drogą wojewódzką Nr 687 i drogami powiatowymi o numerach: 1644B i 1776B.

Stan techniczny infrastruktury kolejowej

Stan Infrastruktury kolejowej w województwie podlaskim jest daleki od standardów wymaganych w nowoczesnych systemach transportowych. Stan ten, na bieżąco monitorują służby kolejowe. Obowiązują tu w odniesieniu do eksploatowanych linii kolejowych następujące kryteria oceny:

- dobra – linie eksploatowane z założonymi parametrami eksploatacyjnymi wymagające jedynie robót konserwacyjnych;

- dostateczna – linie eksploatowane ze zmniejszonymi parametrami eksploatacyjnymi (obniżenie prędkości rozkładowych, wprowadzenie punktowych ograniczeń prędkości) wymagające, oprócz robót konserwacyjnych, dla utrzymania parametrów eksploatacyjnych napraw bieżących polegających na wymianie uszkodzonych elementów toru;
- niezadowolająca – linie eksploatowane przy znacznie ograniczonych parametrach eksploatacyjnych (niskie prędkości rozkładowe, znaczne ograniczenia prędkości, obniżone dopuszczalne naciski) kwalifikujące się do kompleksowej wymiany nawierzchni.

W praktyce stosuje się też ocenę złą lub niedostateczną, ale dotyczy ona głównie takiego stanu infrastruktury kolejowej, który bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu lub nie posiada wymaganych parametrów technicznych i eksploatacyjnych, wymagając pilnej naprawy względnie wymiany.

Z oceny stanu technicznego torów linii kolejowych zawiadywanych przez ZLK w Białymstoku wynika, iż 57,7% (514,399 km) tej infrastruktury znajduje się w stanie dobrym, 11,1% (99,015 km) w dostatecznym, a 25,4% (225,785 km) w niezadowolającym. W złym stanie technicznym było 5,8% (51,617 km) odcinków torów linii normalnotorowych nr: 52 Lewki – Hajnówka, 910 Nowosady – Chryzanów, 914 Narewka – Wiątków i 928 Sokole – Sokole Naftobaza oraz szerokotorowych nr: 57 Sokółka – Geniusze, 59 Zabłotczyzna – Chryzanów i 916 Siemianówka – Wiątków. Stan niezadowolający dotyczył linii normalnotorowych nr: 6 na odcinku Białystok – Kuźnica Białostocka (GP), 31 Siemianówka – Siemianówka (GP), 32 Czeremcha – Białystok Stadion, 37 Waliły – Zubki Białostockie, 39 Olecko – Suwałki, 52 Hajnówka – Nieznany Bór, 517 Papiernia – Las Suwalski, 911 Bernadczyzna – Oskierki i 913 Narewka – Planta oraz szerokotorowych nr: 57 Kuźnica Białostocka – Sokółka, 59 Siemianówka – Zabłotczyzna i 923 Bufałowo Wschód – Bufałowo.

Ocena stanu wszystkich 1007 rozjazdów pokazała, że 29% z nich jest w stanie dobrym, 36,5% w dostatecznym, 16,5% w niezadowolającym i 18% w stanie niedostatecznym, kwalifikującym je do pilnej wymiany.

Corocznej ocenie stanu technicznego poddano też nawierzchnię drogową na 576 przejazdach i przejściach dla pieszych. 60,4% (348 szt.) z nich jest w stanie dobrym, 37,5% (216 szt.) w dostatecznym, a jedynie 2,1% (12 szt.) w niezadowolającym. Stan niezadowolający dotyczył 5 przejazdów kategorii A, 1 kat. B i 6 kat. D. Koszty doprowadzenia nawierzchni drogowych na przejazdach i przejściach do stanu dobrego oszacowano na poziomie 11,2 mln zł.

Stan torów w ciągu linii kolejowych administrowanych przez ZLK w Siedlcach tj. nr 36 (8 km) i nr 49 jest niezadowolający, wymagający interwencji w bliskiej perspektywie czasowej. Ocena ta dotyczy również pozostałych elementów ww. infrastruktury kolejowej.

Obciążenie ruchem

Wszystkie eksploatowane linie kolejowe w województwie podlaskim są wykorzystywane do realizacji przewozów towarowych, pasażerskich lub mieszanych. Przewozy mieszane to domena linii nr 6, 31 (na odcinku granica województwa – Hajnówka), 32, 38, 40 i 51. Pozostałe linie wykorzystywane są aktualnie na potrzeby ruchu towarowego, chociaż ich status w niektórych przypadkach może ulec zmianie, tzn. że przewozy pasażerskie mogą być tam przywrócone, o ile będzie nimi zainteresowany określony przewoźnik (np. linie kolejowe nr 36 i 39).

O możliwościach przewozowych, a więc i obciążeniach sieci kolejowej decydują parametry eksploatacyjne linii kolejowych, a przede wszystkim dopuszczalne w ich ciągu naciski osi i prędkości w ruchu pasażerskim, towarowym i ew. autobusów szynowych.

Dopuszczalne naciski osi w regionie dla eksploatowanych linii: normalnotorowych kształtują się w przedziale od 181 do 221 kN/oś, a szerokotorowych od 196 do 225 kN/oś. Z kolei dopuszczalne

prędkości wynoszą w ruchu pasażerskim i autobusów szynowych od 20 do 120 km/h, a towarowym od 20 km/h do 100 km/h.

Największe ograniczenia eksploatacyjne dotyczą odcinków linii normalnotorowych nr 32 Czeremcha – Białystok (72,831 km), nr 52 Lewki – Nieznany Bór (3,822 km), 911 Bernadczyna – Oskierki (4,692 km) i 913 Narewka – Planta (3,794 km). Wśród szerokotorowych najgorzej jest w ciągu linii nr 916 Siemianówka – Wiącków (1,229 km) i nr 923 Bufałowo Wschód – Bufałowo (1,12 km).

Warto pamiętać, że liniom nieeksploatowanym, przypisane wartości prędkości i nacisków osi wynoszą „0”, stąd to właśnie one stanowią najślabsze ogniwa w układzie sieciowym.

Z analizy obciążeń sieci kolejowej w województwie podlaskim w ostatnich latach wynika, iż jednoznacznie najbardziej obciążoną przewozami mieszanymi trasą jest linia kolejowa nr 6 na odcinku granica województwa – Czyżew – Białystok, chociaż jej przepustowość z uwagi na prowadzone roboty na odcinku Zielonka – Tłuszcz (Sadowne), została w ostatnim okresie poważnie ograniczona.

W dalszej kolejności można mówić o średnim obciążeniu linii nr 38 (Białystok – Grajewo – granica województwa), nr 6 (na odcinku Białystok – Sokółka) i linii nr 40 (Sokółka – Suwałki). Relatywnie małe obciążenie występuje w ciągu linii nr 31 (na odcinku granica województwa – Siemiatycze – Hajnówka) i nr 32 (Czeremcha – Białystok).

Mimo ograniczeń eksploatacyjnych, przepustowość ww. linii kolejowych nie jest w pełni wykorzystywana. Największe rezerwy w tym zakresie posiadają linie nr 31, 38, 40 i 51.

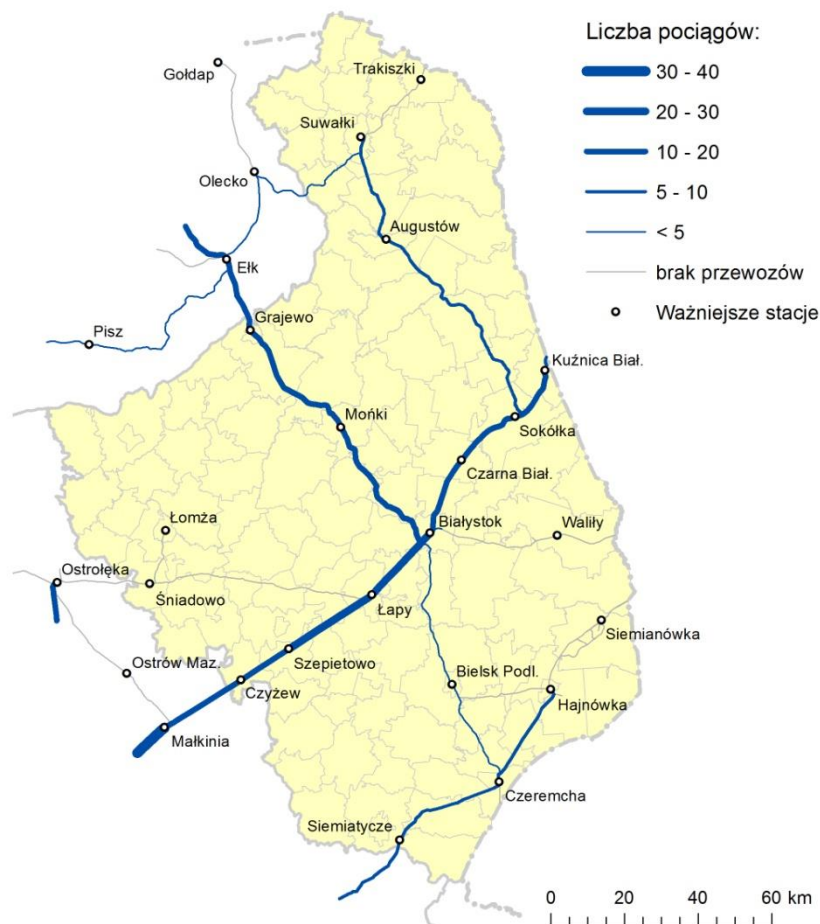
Zdecydowanie najbardziej obciążonym ruchem kolejowym jest białostocki węzeł kolejowy. Istotną rolę stacji węzłowych spełniają ponadto Suwałki, Czeremcha, Sokółka, Hajnówka i w mniejszym stopniu Łapy.

Baza danych o pracy eksploatacyjnej na sieci zarządzanej przez PKP PLK pozwala na bardziej szczegółową analizę obciążeń przewozami, z podziałem na rodzaje pociągów. Na czterech mapach (ryc. 32-35) zaprezentowano przestrzenny obraz bazy danych dla obszaru województwa i terenów przyległych, uwzględniając ogół pociągów pasażerskich i towarowych oraz pociągi towarowe masowe i intermodalne. Poszczególnym odcinkom sieci przypisane zostały wartości odpowiadające liczbie pociągów je pokonujących średnio na dobę, w obu kierunkach łącznie, w danym roku. W chwili opracowywania niniejszego dokumentu najbardziej aktualna z dostępnych baz pochodziła z roku 2014.

Przewozy pasażerskie w województwie podlaskim skupiają się na liniach nr 6 i 38. Największe natężenie obserwowane było między Szepietowem a Białymstokiem (20-30 pociągów na dobę). Na istniejący w 2014 r. ruch dalekobieżny (ze względu na prowadzone prace modernizacyjne ograniczony do odcinka Małkinia – Białystok) nakładały się tam połączenia regionalne. Pozostałe odcinki wymienionych linii charakteryzowały się natężeniami na poziomie 10-20 pociągów, przy czym ten między Białymstokiem a Kuźnicą Białostocką był wykorzystywany wyłącznie w ruchu regionalnym. Na obszarze granicznym między województwami podlaskim a mazowieckim zaznaczało się zmniejszone natężenie ruchu, wynikające z czynników organizacyjnych w sektorze samorządowych przewozów regionalnych (brak pełnej integracji na styku sieci połączeń obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie, a siecią połączeń realizowanych przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. Oddział Podlaski z siedzibą w Białymstoku). Ciągłość przewozów występuje natomiast na styku z województwem warmińsko-mazurskim. Znacznie mniejsze potoki ruchu (poniżej 10 pociągów na dobę) rejestrowane były na pozostałych odcinkach będących w eksploatacji w ruchu pasażerskim, tj. liniach nr: 31, 32, 39 i 40. Odbyswał się tam wyłącznie ruch regionalny, który najmniejsze natężenie (poniżej 5 pociągów na dobę) osiągał na odcinkach Białystok – Czeremcha oraz Suwałki – granica województwa – Olecko. Spośród ośmiu istniejących fragmentów linii prowadzących do granicy państwowej (po uwzględnieniu dwóch linii szerokotorowych), tylko normalnotorowy odcinek linii nr 6 od Kuźnicy Białostockiej do granicy z Białorusią był eksploatowany w międzynarodowym ruchu pasażerskim do Grodna (dobowe

natężenie na poziomie 5-10 pociągów). Prowadzone kilka lat wcześniej przewozy na odcinkach Suwałki – Trakiszki – Szestokaj (Litwa) oraz Czeremcha – Wysokolitowsk (Białoruś) były w 2014 r. zawieszono.

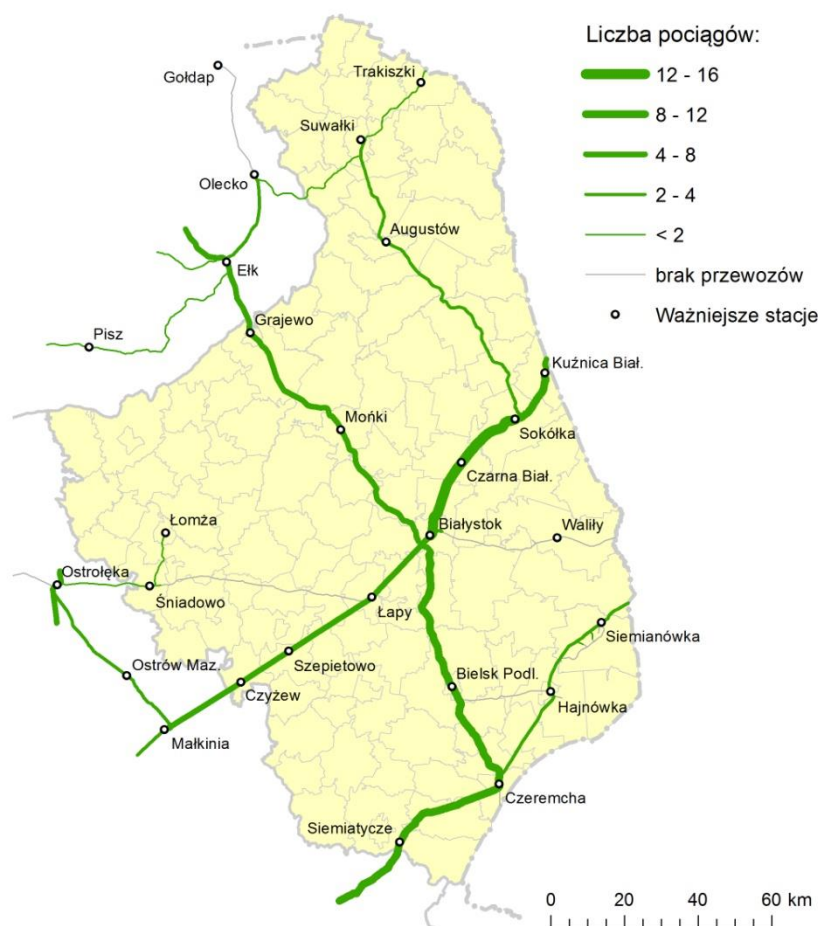
Pomimo najniższej w kraju gęstości sieci kolejowej, nie jest ona w pełni wykorzystana w ruchu pasażerskim. Najbardziej wyrazistym tego przykładem jest ośrodek subregionalny – Łomża, nie posiadający obecnie połączenia pasażerskiego ze stolicą regionu.



Ryc. 32. Średnia dobowa liczba pociągów pasażerskich ogółem w 2014 r. na sieci kolejowej województwa podlaskiego i terenów przyległych, zarządzanej przez PKP PLK

Najbardziej obciążona w przypadku sektora pasażerskiego linia nr 6, w przewozach towarowych jedynie między Białymstokiem a Sokółką wykazuje największą w skali regionu pracę eksploacyjną (12-16 pociągów na dobę). Pozostałe odcinki linii nr 6 są znacznie mniej obciążone (4-8 pociągów), w tym południowo-zachodni, od granicy województwa przez Łapy do Białegostoku, co po części jest efektem ograniczonej przepustowości podczas trwającego remontu na terenie województwa mazowieckiego. Podobny poziom natężenia występował także na linii nr 38, prowadzącej do Elku w województwie warmińsko-mazurskim. Większość ruchu towarowego z Białegostoku w kierunku południowym i południowo-zachodnim kierowane było trasą obwodową (liniami nr 31 i 32), przez Bielsk Podlaski, Czeremchę i Siemiatycze. Jest to jednak trasa o znacznie gorszych parametrach eksploatacyjnych aniżeli główny korytarz E-75 i po zakończonej modernizacji (finansowanie II etapu między Sadownem a Białymstokiem ze środków CEF) powinno nastąpić przeniesienie części ruchu na linię magistralną. Jednocześnie odcinki Białystok – Bielsk Podlaski oraz granica województwa – Czeremcha mają szansę na poprawę parametrów, wraz z rewitalizacją ze środków RPOWP 2014-2020

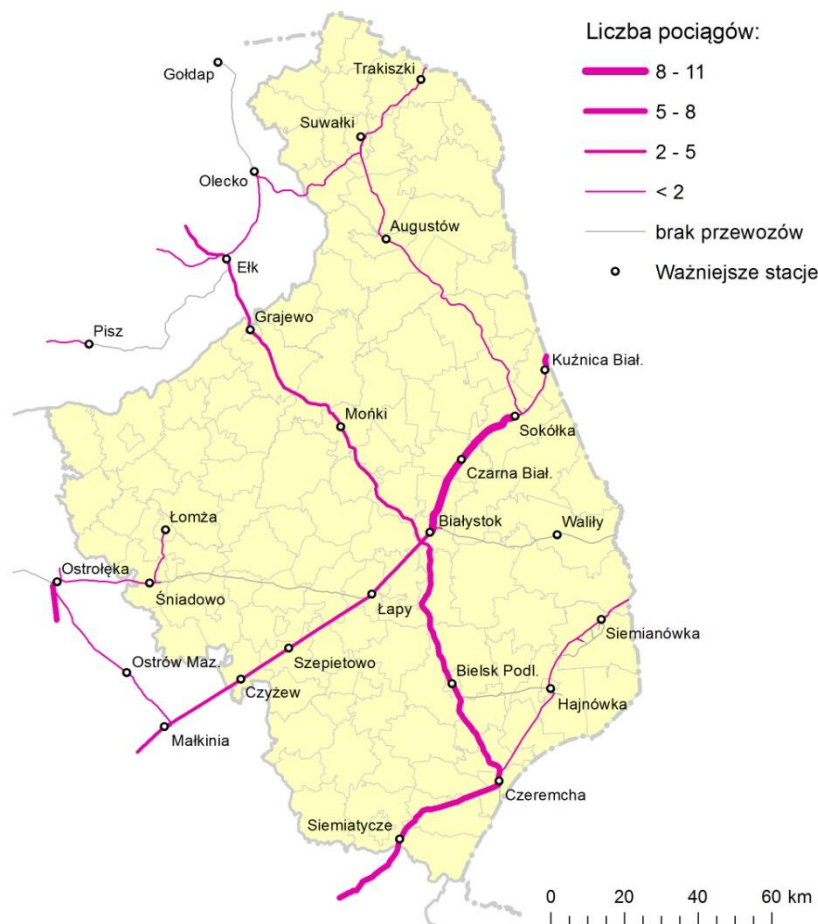
(projekty z listy rezerwowej). Przewozy z i do przejść granicznych w 2014 r. odbywały się łącznie na pięciu liniach (trzy przejścia graniczne). Największy występował na szerokotorowej linii nr 57 między granicą państwa, Kuźnicą Białostocką a Sokótką (8-12 pociągów na dobę), gdzie odbywa się przeładunek do wagonów normalnotorowych. Równoległy fragment linii nr 6 był eksploatowany w znacznie mniejszym stopniu (4-8 pociągów). W Sokółce zlokalizowany jest terminal firmy Barter S.A., przystosowany zarówno do przeładunku węgla, nawozów i paliw płynnych oraz terminal firmy Rolimex, specjalizujący się w przeładunku węgla, drewna i materiałów sypkich. W okolicach Kuźnicy Białostockiej – w Łosośnej funkcjonuje natomiast centrum logistyczne posiadające szeroką ofertę usług na rzecz transportu towarowego, w tym przeładunku. Na drugim co do wielkości pracy eksploatacyjnej odcinku granicznym Siemianówka – Swiśtocz główną rolę w obsłudze przewozów towarowych odgrywała linia szerokotorowa nr 59 (natężenie 2-4 pociągów). Natomiast na równoległym do niej odcinku normalnotorowym praca eksploatacyjna była minimalna (poniżej 2 pociągów). Równie niską pracą eksploatacyjną cechowała się normalnotorowa linia nr 51 prowadząca do polsko-litewskiego przejścia granicznego Trakiszki – Szestokaj.



Ryc. 33. Średnia dobowa liczba pociągów towarowych ogółem w 2014 r. na sieci kolejowej województwa podlaskiego i terenów przyległych, zarządzanej przez PKP PLK

Pomimo ułatwień w przewozach towarów między Polską i Litwą, wynikających z członkostwa obu krajów w Unii Europejskiej oraz Strefie Schengen, co przyczyniło się do intensyfikacji ciężarowego ruchu drogowego w tej relacji, praca eksploatacyjna na linii kolejowej Suwałki – Szestokaj była w 2014 r. aż 9,5 razy mniejsza aniżeli łączny ruch towarowy rejestrowany na dwóch czynnych kolejowych przejściach granicznych z Białorusią. Przyczyn takiego stanu należy upatrywać w słabym

wyposażeniu infrastrukturalnym w zakresie przeładunku towarów z litewskiej sieci szerokotorowej na polską normalnotorową. W przeciwieństwie do dwóch przejść polsko-białoruskich, na odcinku granicznym między Polską i Litwą przebiega wyłącznie szlak normalnotorowy, a przeładunek może odbywać się jedynie po stronie litewskiej, w obrębie stacji Szestokaj.



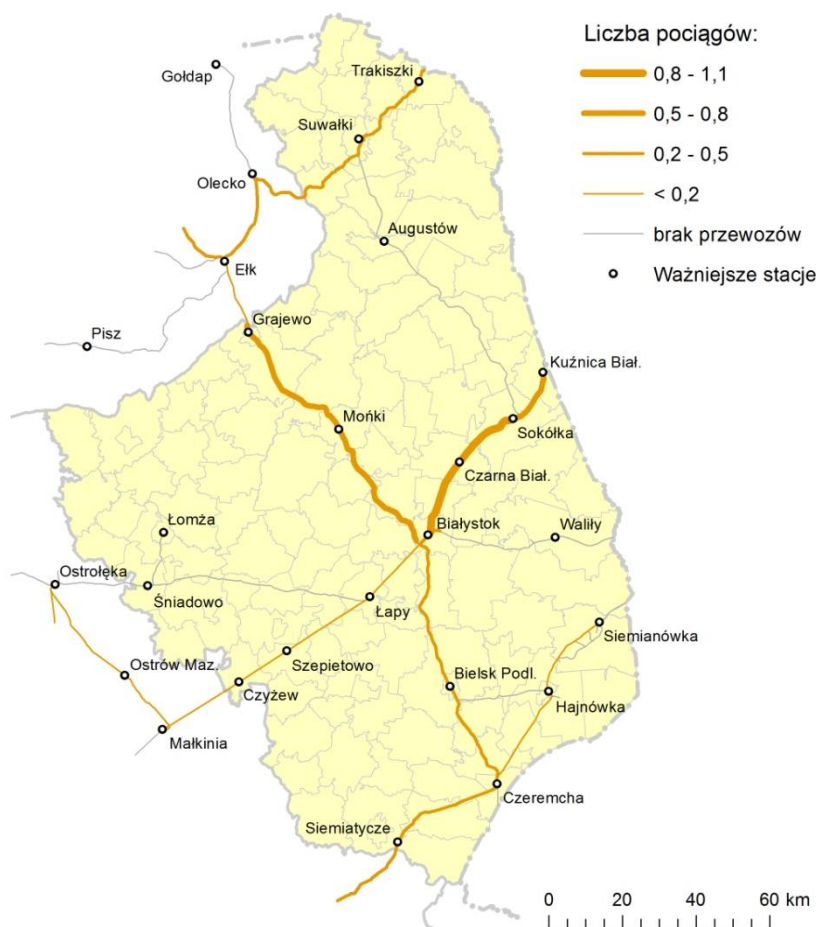
Ryc. 34. Średnia dobowa liczba pociągów towarowych masowych w 2014 r. na sieci kolejowej województwa podlaskiego i terenów przyległych, zarządzanej przez PKP PLK

Rozkład przestrzenny natężenia ruchu pociągów z ładunkami masowymi wyraźnie nawiązuje do rozkładu dla ogółu pociągów towarowych i wskazuje na dominujący udział tego rodzaju przewozów w sektorze towarowym na terenie województwa. Zauważalna jest natomiast różnica w układzie przewozów na odcinku od granicy państwa do Sokółki. Większość towarów transportowana jest torem szerokim (natężenie rzędu 5-8 pociągów na dobę), jednakże przeładunek odbywa się przede wszystkim w rejonie Kuźnicy Białostockiej, skąd dalej przewożone są już po torze normalnym. Gwałtowny wzrost natężenia ma miejsce począwszy od stacji węzłowej Sokółka, gdzie dodatkowo nakłada się ruch z kierunku Suwałk oraz następuje załadunek części towarów. Według stanu na rok 2014 kierunki dostaw węgla są słabo zdywersyfikowane. Najbardziej pod tym względem obciążona jest linia Tłuszcz – Ostrołęka, natomiast optymalne połączenie infrastrukturalne przebiegające przez teren województwa podlaskiego pozostaje wciąż niewykorzystane.

Towarowe przewozy intermodalne stanowią bardzo niewielką część pracy eksploatacyjnej realizowanej na sieci kolejowej województwa. Ruch odbywa się w sposób epizodyczny. Największe natężenie (nieznacznie przekraczające 1 pociąg na dobę) występowało w 2014 r. na linii nr 6 między Sokółką a Białymstokiem. Na odcinku Sokółka – Kuźnica Białostocka było już niższe (średnio 0,5-0,8

pociągu na dobę). Natomiast sam odcinek graniczny nie wykazywał żadnych przewozów tego typu. Analogiczna sytuacja miała miejsce na drugim z przejść na granicy z Białorusią (Siemianówka – Swisłocz), jednakże ruch tego rodzaju pociągów, wygasający na stacji Siemianówka, był zupełnie minimalny (poniżej 0,2 pociągu na dobę). Zwiększenie przepustowości tego przejścia będzie możliwe w przypadku przeprowadzenia rewitalizacji szerokotorowej linii nr 59 (Granica Państwa – Chryzanów), przejętej niedawno przez gminę Narewka.

Pociągi intermodalne w 2014 r. przekraczały granicę państwa jedynie na przejściu z Litwą, gdzie praca eksploatacyjna wykazywała niewiele wyższe wartości (0,2-0,5 pociągu). Relatywnie duże natężenie (0,5-0,8 pociągu na dobę) występowało natomiast na linii nr 38, między Białymstokiem a Grajewem, gdzie od 2012 r. działa klastrowy przemysłowy skupiający zakłady wytwarzające produkty przetworzone, których część przewożona jest kolejowymi kontenerami.



Ryc. 35. Średnia dobowa liczba pociągów intermodalnych w 2014 r. na sieci kolejowej województwa podlaskiego i terenów przyległych, zarządzanej przez PKP PLK

Bezpieczeństwo

Bezpieczeństwo ruchu kolejowego zależy od szeregu czynników. W szczególności na jego poziom wpływa stan techniczny infrastruktury kolejowej, stan techniczny taboru kolejowego oraz funkcjonowanie przejazdów kolejowych. Nie bez znaczenia pozostają kwestie organizacji ruchu i przewozów kolejowych, a także kwalifikacje zawodowe i należyte wykonywanie obowiązków przez pracowników kolei.

Osobny problem występujący w przedmiotowym zakresie wynika z niefrasobliwości względnie niezachowania należytej uwagi przez kierowców pojazdów korzystających z przejazdów i pieszych przekraczających tory lub poruszających się w ich ciągu.

W latach 2010-2014 na terenie działania Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku odnotowano 28 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zginęło 14 osób, a 3 osoby były ranne. Najtragiczniejszy w skutkach był rok 2013 (6 wypadków, ofiary: 5 osób zabitych, 1 ranna).

W wymienionym okresie doszło ponadto do 21 wypadków z ludźmi poza przejazdami kolejowymi, w których zginęło 16 osób, a ranne zostały 4 osoby. Miało też miejsce 15 wypadków z taborem (wykolejenia, zbiegnięcia z toru), większość w rejonie Białegostoku.

Innym czynnikiem obniżającym poziom bezpieczeństwa kolejowego są kradzieże i dewastacja urządzeń.

W ciągu ostatnich 5 lat (2010-2014) wystąpiło 78 kradzieży, z czego 37 dotyczyło branży energetycznej (sieć trakcyjna, ciężary naprężające sieć, kable od oświetlenia), 24 nawierzchni (podkłady, śruby, wkręty, szyny, podkładki) 15 automatyki (elektromagnesy torowe, kable zasilające, napędy zwrotnicowe, pokrywy garnka kablowego, agregat prądotwórczy) i 2 drzew w pasie kolejowym.

Bez względu na rodzaj i skalę wymienionych zagrożeń, ryzyko ich wystąpienia może z pewnością ograniczyć systematyczna poprawa stanu infrastruktury kolejowej i doprowadzenie jej do wymaganych standardów technicznych i użytkowych.

Wnioski

Stan infrastruktury kolejowej w regionie jest wysoce niezadowolający. Nie odpowiada współczesnym potrzebom, stanowiąc największą barierę dla konkurencyjności transportu kolejowego.

Znaczna część torów, podtorzy i rozjazdów charakteryzuje się dużym stopniem degradacji, co skutkuje:

- dużym odsetkiem (ok.18,5%) linii nieeksploatowanych;
- zbyt niskimi prędkościami składów;
- niedostatecznymi przepustowościami odcinków lub węzłów sieci;
- ograniczeniami w dopuszczalnych naciskach osiowych i długościach składów;
- nakładaniem się ruchu pasażerskiego na towarowy.

Z pewnością odczuwalny jest też niski stopień elektryfikacji linii, brak urządzeń automatycznej obsługi ruchu czy niedostateczne zabezpieczenia przejazdów na poziomie szyn.

Wszystkie ww. mankamenty linii kolejowych, postrzegane jako „wąskie gardła” tej infrastruktury, sprawiają, że obecnie funkcjonująca sieć kolejowa nie tworzy jednolitego i spójnego systemu komunikacyjnego, ani w wymiarze regionu, ani też w powiązaniu z resztą kraju czy krajami sąsiadującymi.

Większość przewozów pasażerskich odbywa się w obrębie dwóch linii kolejowych o znaczeniu krajowym (nr 6 i 38), łączących się na stacji węzłowej Białystok. Przeważająca część terytorium województwa nie posiada dogodnego dostępu do kolejowych połączeń pasażerskich. Nie sprzyja temu najniższa w kraju gęstość sieci. W celu wzmocnienia roli kolei w obsłudze pasażerskiej województwa niezbędne są inwestycje na liniach o znaczeniu regionalnym.

Układ przestrzenny pracy eksploatacyjnej w przewozach towarowych jest daleki od optymalnego. Połączenia Białegostoku z południowymi rejonami kraju odbywają się głównie wzdłuż linii o niskich parametrach użytkowych – nr 31 i 32, przez Bielsk Podlaski, Czeremchę. Potoki ruchu kolejowego są niewspółmiernie małe w relacji do drogowego ruchu ciężarowego. Istotna z punktu widzenia ruchu

towarowego jest poprawa stanu linii kolejowych nr 57 (Kuźnica Białostocka – Gieniusze), 923 (Bufałowo Wschód – Bufałowo) oraz 59 (Granica Państwa – Chryzanów).

3.2.3. Transport wodny śródlądowy

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji dróg wodnych, na terenie województwa podlaskiego można mówić o pięciu tego typu szlakach o znaczeniu regionalnym. Do nich należą:

- Kanał Augustowski – na długości 83 km, od połączenia z Biebrzą do granicy państwa wraz z jeziorami;
- rzeka Biebrza – na długości 84,2 km, od połączenia z Kanałem Augustowskim do rz. Narew;
- rzeka Narew – od rz. Biebrzy do granicy województwa;
- rzeka Pisa – od granicy województwa do rz. Narew;
- rzeka Bug – na długości granicy między województwem podlaskim a województwami: lubelskim i mazowieckim.

Wszystkie te potencjalne szlaki komunikacyjne należą do klasy Ia, charakteryzującej drogi wodne o najniższych parametrach eksploatacyjnych (np. szerokość 15 m; głębokość tranzytowa – 1,2 m), co przy postępującej degradacji tych systemów, wskutek wieloletniego niedoinwestowania i niskiego poziomu utrzymania, dyskredytuje tę infrastrukturę jako niezależny względnie intermodalny system transportowy.

Wyjątkiem i to tylko w odniesieniu do przewozów pasażerskich (ponad 100 tys. rocznie) jest zabytkowy Kanał Augustowski, eksploatowany wyłącznie jako wodny szlak turystyczny.

3.2.4. Transport lotniczy

Województwo podlaskie nie dysponuje portem lotniczym. Na jego terenie znajdują się dwa zarejestrowane lotniska cywilne, będące we władaniu Aeroklubu Polskiego. Znajdują się one w Białymstoku-Krywlanach i Suwałkach. Ich infrastruktura w postaci trawiastych dróg startowych (betonowa droga startowa w Białymstoku została wyłączona z użytku z powodu złego stanu technicznego) pozwalają zaspokajać potrzeby własne Aeroklubów: Białostockiego i Suwalskiego, a także zespołów lotnictwa sanitarnego Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Z lotniska w Białymstoku korzysta też Podlaski Oddział Straży Granicznej.

W powyższej sytuacji trudno jest zatem mówić o wykorzystaniu tych lotnisk w regionalnym systemie transportowym, chociaż podjęte zostały działania na rzecz przekształcenia obu lotnisk w obiekty użytku publicznego. W Białymstoku na początek ma powstać pas startowy o długości min. 1300 m i szer. 30 m z drogą kołowania i pętlami nawrotowymi, a także dwa hangary lotnicze i ogrodzenie. Również w Suwałkach dąży się do wybudowania niezbędnej infrastruktury do przyjmowania małych samolotów – ma tu powstać pas startowy o długości 1320 m i szer. 30 m z drogą kołowania i płaszczyzną postoju samolotów celem obsługi ruchu turystycznego i biznesowego lotnictwa ogólnego oraz lotnictwa komunikacyjnego o kodzie referencyjnym 2C przy zachowaniu obecnej lokalizacji bazy i lądowiska Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

Powyższe zmiany nie stworzą istotnej alternatywy dla transportu drogowego i kolejowego, choć z pewnością są pożądane, chociażby ze względu na kontakty z potencjalnymi inwestorami w regionie.

Na potrzebę ewentualnej budowy portu lotniczego w Białymstoku wskazano w wielu dokumentach strategicznych, w tym w koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Potencjalne decyzje w tym zakresie muszą jednak brać pod uwagę zmieniającą się dostępność województwa w transporcie drogowym i kolejowym. Oznacza ona znaczne skrócenie czasu przejazdu z Białegostoku do innych lotnisk krajowych, w tym szczególnie do portów Warszawa-Okęcie i Warszawa-Modlin, których siatka połączeń będzie z pewnością znacznie większa niż w przypadku potencjalnego nowego

obiekty. Dla części północnej województwa pewną alternatywą są także porty lotnicze na Litwie (zwłaszcza w Kownie). Biorąc powyższe pod uwagę na chwilę obecną budowa portu lotniczego w Białymstoku nie jest priorytetem transportowym województwa. Wskazane jest natomiast szersze wykorzystanie lotniska w Białymstoku (a ewentualnie także w Suwałkach) dla obsługi ruchu *general aviation*.

3.2.5. Transport intermodalny

Zgodnie ze *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* w Polsce zaplanowana została rozbudowa i uruchomienie co najmniej 21 platform multimodalnych na sieci TEN-T, w tym jedna na terenie województwa podlaskiego. Przewidziano ją w Białymstoku w sieci kompleksowej TEN-T. Chodzi o stworzenie w stolicy Podlasia intermodalnego węzła komunikacyjnego w postaci m.in. centrum przesiadkowego wraz z korytarzami publicznego transportu zbiorowego. W ramach Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego (BOF) korzystne byłoby też stworzenie nowych towarowych terminali przeładunkowych, takich jak np. istniejący terminal kontenerowy w Łapach.

Istniejący, jak i ewentualnie nowy terminal, mogłyby przyczynić się do zwiększenia udziału pociągów intermodalnych w strukturze przewozów towarowych, które obecnie w województwie stanowią niewielki odsetek. Kluczowe jest tu stworzenie warunków dla rozwoju połączeń w bezpośredniej komunikacji międzynarodowej, w tym z Rosji, Kazachstanu i Chin. Lądowe połączenie kolejowe z Dalekim Wschodem umożliwia transport towarów w czasie do 3 razy krótszym aniżeli w przypadku klasycznego szlaku morskiego. Przeniesienie przewozów kontenerowych na kolej jest obecnie globalnym trendem o charakterze wzrostowym.

3.3. Dostępność transportowa

3.3.1. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T)

Dostępność województwa podlaskiego w europejskim systemie transportu zdeterminowana jest przebiegiem paneuropejskich korytarzy transportowych i zasięgiem sieci TEN-T. System tych korytarzy transportowych został zdefiniowany i przyjęty na II Paneuropejskiej Konferencji Transportowej na Krecie w roku 1994, a uzupełniony na kolejnej, III Paneuropejskiej Konferencji Transportowej w Helsinkach w roku 1997.

Na korytarz taki, określany jako ciąg komunikacyjny międzynarodowego znaczenia składają się co najmniej dwa różne szlaki transportowe (kołowe, wodne lub kolejowe) o stosownych parametrach technicznych, z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi. Na potrzeby etapowego wdrażania tego pomysłu powstał program unijny TEN-T (ang. Trans-European Transport Networks). Projekty modernizacyjne w ramach sieci TEN-T wskazane są w prawie wspólnotowym jako priorytetowe dla Wspólnoty Europejskiej w zakresie różnych środków transportu. Projekty priorytetowe nie mają zagwarantowanego finansowania, ułatwione jest jednak pozyskanie ich współfinansowania z funduszy wspólnotowych.

W roku 2011 idea paneuropejskich korytarzy transportowych przekształciła się w propozycję utworzenia jednolitego europejskiego systemu transportu, zgodnie z którym, do roku 2050 ma nastąpić pełne zintegrowanie systemów transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego. W tym też kierunku podążał program TEN-T. W ramach ostatnich jego założeń realizacja programu

ma odbywać się na dwóch poziomach: sieci bazowej (do roku 2030) i docelowej sieci kompleksowej (do roku 2050).

Przez województwo podlaskie przebiega Wersja B I korytarza transportowego Helsinki – Warszawa (spośród 10), a dwa wymagane ciągi transportowe mają tworzyć połączenie drogowe Via Baltica/E67 i linia kolejowa Rail Baltica/E75.

Na polski przebieg trasy Via Baltica (fragment drogi międzynarodowej E67) składać się ma droga ekspresowa S8 na odcinku Warszawa – Ostrów Mazowiecka i poprowadzona po nowym śladzie droga ekspresowa S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Stawiski – Szczuczyn – Ełk – Raczki – Suwałki – Budzisko – granica państwa. Na terenie województwa podlaskiego znajdzie się zatem prawie cała S61 z wyłączeniem odcinka Szczuczyn – Raczki (województwo warmińsko-mazurskie).

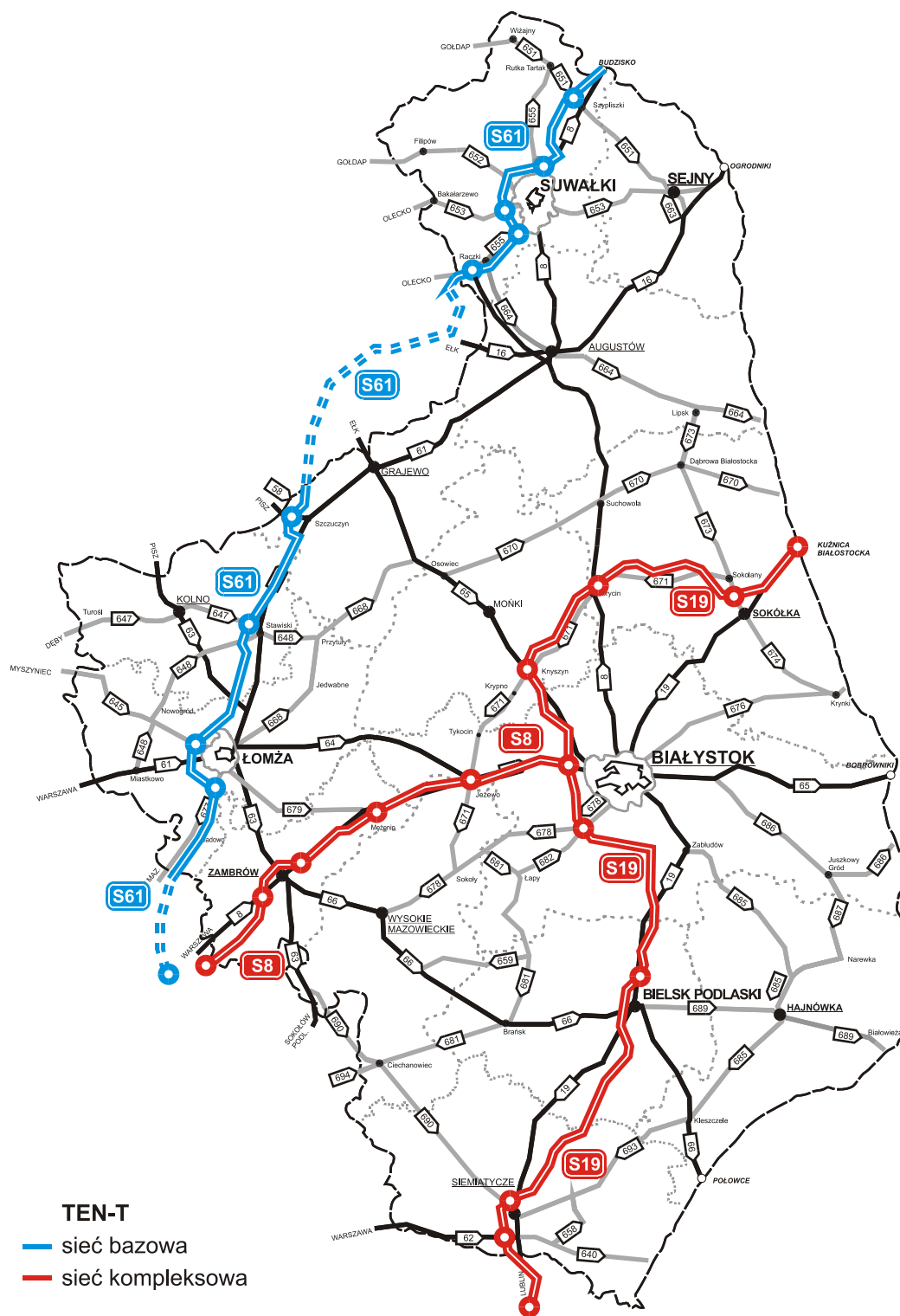
Planowaną linię kolejową Rail Baltica (międzynarodowa linia E75) w Polsce tworzyć ma dwutorowa linia kolejowa nr 6 na odcinku Warszawa – Białystok i jednotorowe linie kolejowe nr: 38 na odcinku Białystok – Ełk, 41 na odcinku Ełk – Olecko, 39 Olecko – Suwałki i 51 Suwałki – Trakiszki (granica państwa). Większość tych linii, poza odcinkami na trasie Warszawa – Czyżew oraz Grajewo – Ełk – Olecko – Raczki, znajduje się na terenie województwa podlaskiego.

Oba wymienione wyżej szlaki transportowe stanowią element sieci bazowej, strategicznej dla międzynarodowych powiązań komunikacyjnych.

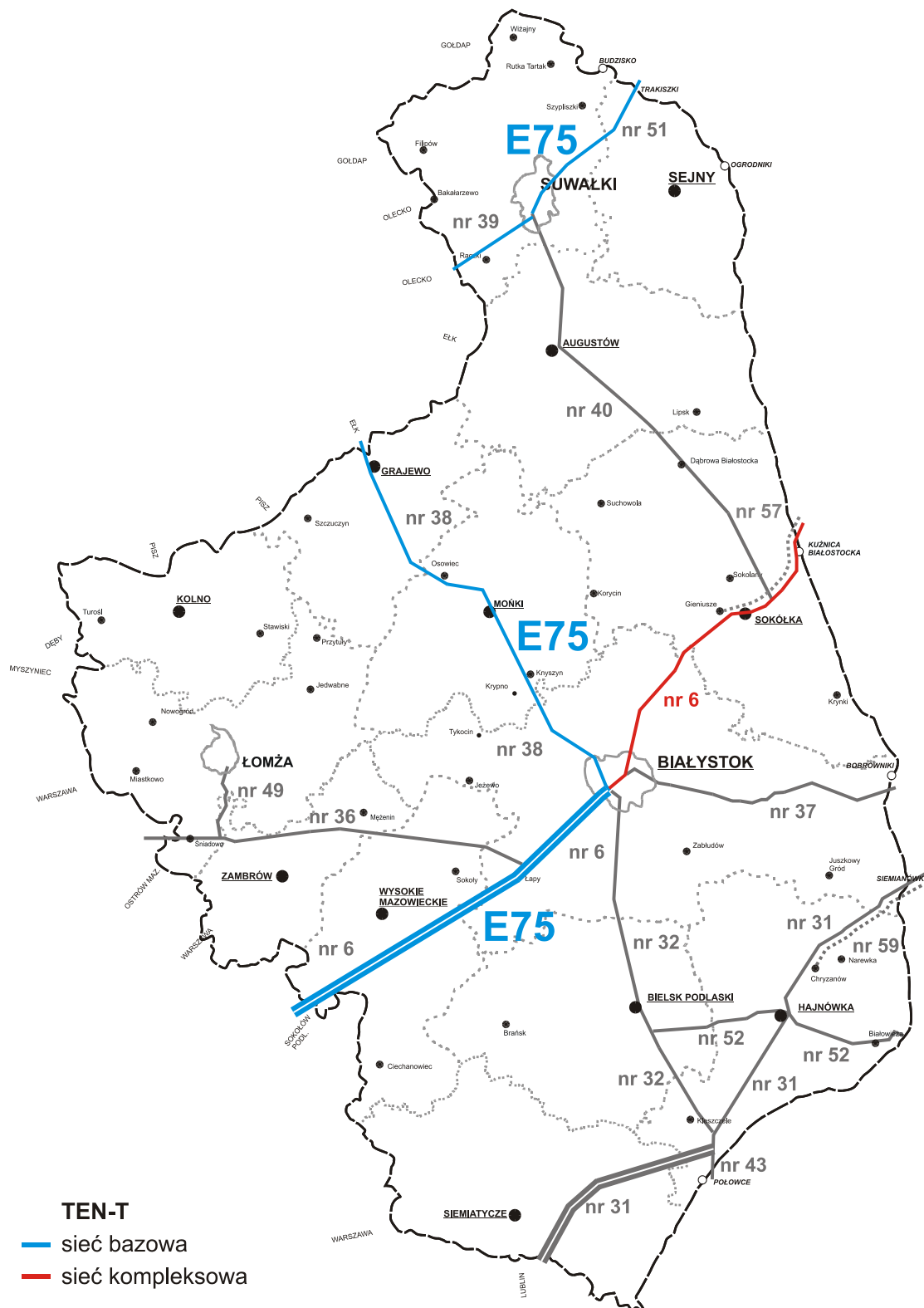
Sieć bazowa zostanie uzupełniona siecią kompleksową. W drogowym układzie komunikacyjnym stworzą ją finalizowana właśnie droga ekspresowa S8 na odcinku Ostrów Mazowiecka – Białystok i planowana do wykonania do roku 2050, droga ekspresowa S19, która ma przebiegać od granicy województwa podlaskiego z mazowieckim, w bliskim sąsiedztwie Siemiatycz i Bielska Podlaskiego, omijając od południa i zachodu węzeł Białystok i dalej na kierunku Knyszyn, Korycin, Sokółka do polsko-białoruskiego przejścia granicznego w Kuźnicy. Wprawdzie w dokumentach rządowych wymienia się też drogę krajową nr 16 na odcinku Nowe Marzy – Olsztyn – Augustów, ale ta swój przebieg w ramach sieci kompleksowej zakończy prawdopodobnie na drodze ekspresowej S61, poza terenem województwa podlaskiego.

W odniesieniu do kolei, sieć kompleksową uzupełni linia kolejowa nr 6 na odcinku Białystok – Kuźnica Białostocka.

Planowany zasięg drogowej i kolejowej sieci TEN-T (bazowej i kompleksowej) przedstawiają poniższe mapy (ryc. 36-37) a ich realizacja sprawi, że Białystok urośnie do rangi ważnego intermodalnego węzła komunikacyjnego w skali międzynarodowej.



Ryc. 36. Planowana drogowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T na terenie województwa podlaskiego (opracowanie własne)



Ryc. 37. Planowana kolejowa sieć bazowa i kompleksowa TEN-T (opracowanie własne)

3.3.2. Dostępność drogowa

Zgodnie z założeniami tworzenia krajowej sieci drogowej najważniejszą w niej rolę funkcjonalną i użytkową pełnią drogi o niższych numerach. Tak też jest i w województwie podlaskim, gdzie droga ekspresowa S8 i drogi krajowe nr: 8, 16 i 19 to ciągi najistotniejsze z punktu widzenia powiązań komunikacyjnych z resztą kraju. Inne ważne w tym aspekcie trasy to drogi krajowe nr 58, 63 i 65 stanowiące, oprócz wspomnianej drogi krajowej nr 16, podstawę powiązań komunikacyjnych z województwem warmińsko-mazurskim oraz drogi krajowe nr 61, 62 i 63 znaczące dla relacji transportowych z województwem mazowieckim.

Wszystkie ww. drogi decydują o zewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu, chociaż w grupie dróg przebiegających przez sąsiadujące z Podlasiem województwa są też drogi wojewódzkie.

Dostępność wewnętrzna, opiera się generalnie na drogach wojewódzkich. Tworzą one powiązania komunikacyjne z siecią dróg krajowych, łączą miasta będące siedzibami powiatów i zbierają ruch z dróg niższych kategorii (powiatowych i gminnych). Ich parametry techniczne i użytkowe decydują o stopniu dostępności, rozumianej przez pryzmat przepustowości tych tras, dopuszczalnych obciążeń ruchem, istniejących warunków ruchu i jego bezpieczeństwa.

W związku z ciągle wysokim odsetkiem dróg tej kategorii, znajdujących się w złym lub bardzo złym stanie technicznym (ponad 40%), poziom wewnętrznej dostępności komunikacyjnej tej sieci drogowej na dzień dzisiejszy należy uznać za niski.

Do dróg wojewódzkich należą:

- na styku województw podlaskiego i warmińsko-mazurskiego: drogi wojewódzkie nr 651, 652, 653 i 655,
- na styku z województwem mazowieckim: drogi nr 645, 647, 677, 690 i 694.

Ze względu na przygraniczne położenie regionu można mówić o jego dostępności w odniesieniu do Litwy i Białorusi. Drogowe powiązanie komunikacyjne z Litwą, zasadniczo ograniczone jest do dróg krajowych nr 8 (Budzisko) i nr 16 (Ogrodniki). Trzy drogi krajowe i jedna wojewódzka wiodą do drogowych przejść granicznych z Białorusią (DK19: Kuźnica Białostocka – Bruzgi, DK65: Bobrowniki – Bierestowica, DK66: Połowce – Pieszczatka i DW689: Białowieża – Piererow). Planowane jest uruchomienie kolejnego przejścia w ciągu DW664: Lipszczany – Sofijewo.

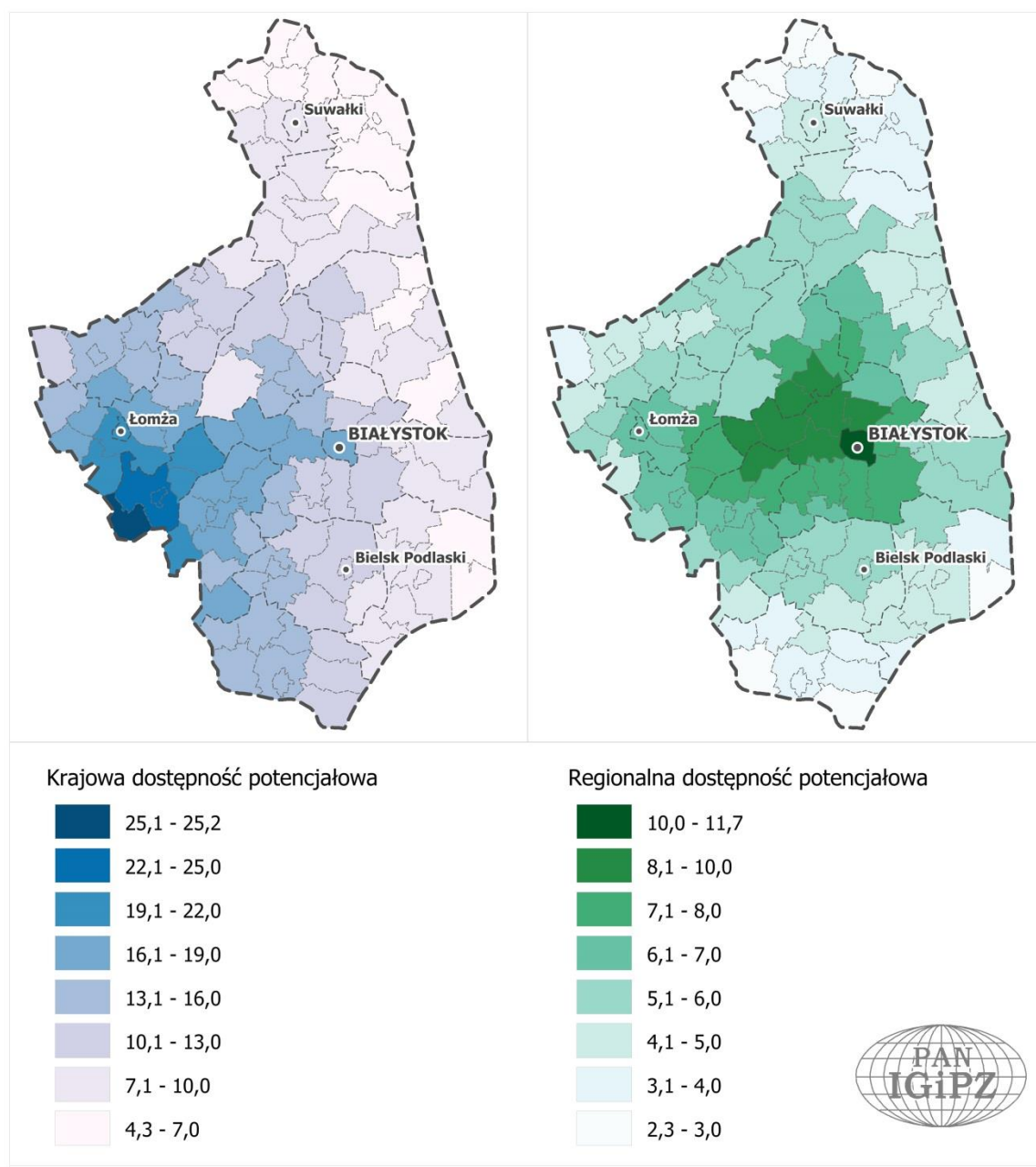
Dostępność komunikacyjna sieci ulicznych na poziomie dróg krajowych i wojewódzkich ośrodka wojewódzkiego (Białystok) i miast o znaczeniu subregionalnym (Łomża, Suwałki, jak również uwzględniony w SRWP Bielsk Podlaski) jest na dzień dzisiejszy dobra.

Województwo podlaskie jest, ze względu na swoje peryferyjne położenie oraz nie wystarczającą długość dróg wyższych klas, jednym z najslabiej dostępnych województw w Polsce. Dostępność drogowa została obliczona na bazie wskaźnika WDDT (wskaźnik drogowej dostępności transportowej) w ujęciu krajowym (cele podróży w całym kraju oraz regionalnym (cele podróży tylko w województwie podlaskim). Podstawową jednostką przestrzenną w badaniu jest gmina. Wykorzystano model potencjału i z tego względu dostępność tak obliczona jest nazywana dostępnością potencjałową.

W ujęciu krajowym (krajowa dostępność potencjałowa) w województwie podlaskim istnieją również duże różnice w dostępności między relatywnie dobrze dostępną południowo-zachodnią częścią województwa a Suwalszczyzną. Najwyższa dostępność cechuje gminy położone wzdłuż drogi krajowej nr 8, przede wszystkim gminę Szumowo, ale również Zambrów. Z kolei najslabiej dostępne są powiaty suwalski oraz sejneński oraz część gmin położonych wzdłuż granicy z Białorusią, a oddalona od głównych ciągów dróg krajowych.

W ujęciu regionalnym najlepiej dostępny jest Białystok, a dostępność maleje wraz z oddalaniem się od stolicy województwa we wszystkich kierunkach, co ma związek z dużą dominacją MOF Białystok

w układzie osadniczym Podlasia. Pozostałe ośrodki regionalne, w tym Suwałki, Łomża i Bielsk Podlaski nie mają tak dużego potencjału by oddziaływać na obszary peryferyjne i z tego względu, zarówno na północy, jak i na południu województwa (powiat siemiatycki) znalazły się obszary peryferyjne w ujęciu regionalnym (ryc. 38). Z ośrodków subregionalnych zdecydowanie najlepiej dostępna jest Łomża, w dalszej kolejności Bielsk Podlaski (zlokalizowany bliżej Białegostoku, ale posiadający niższy potencjał własny), a najłagodniej dostępnym ośrodkiem subregionalnym są Suwałki. W tym ostatnim przypadku kluczowa jest duża odległość od stolicy regionu. Czas podróży z Suwałk do Białegostoku w 2015 r. jest ponad dwukrotnie dłuższy niż z Bielska Podlaskiego. Wyraźnie dłuższe są również czasy podróży do Warszawy i Lublina. Z kolei z Bielska Podlaskiego najdalej jest do Olsztyna. Prawie dwie godziny są potrzebne na przejazd z Łomży do przejścia granicznego w Kuźnicy, a kluczowe w transporcie ciężarowym przejście z Budzisku jest jednym z najłagodniej dostępnych przejść drogowych w Polsce (tab. 10).



Ryc. 38. Stan krajowej oraz regionalnej drogowej dostępności w województwie podlaskim w 2015 r.

Porównanie rozkładów dostępności krajowej i regionalnej wskazuje na istnienie stref o niskim poziomie obu wskaźników. Obejmują one północ województwa, a także rubieże południowo-wschodnie z okolicą Białowieckiego Parku Narodowego. Z drugiej strony pas jednostek pomiędzy Białymstokiem a Łomżą pozostaje najlepiej dostępny w obydwu analizowanych wymiarach.

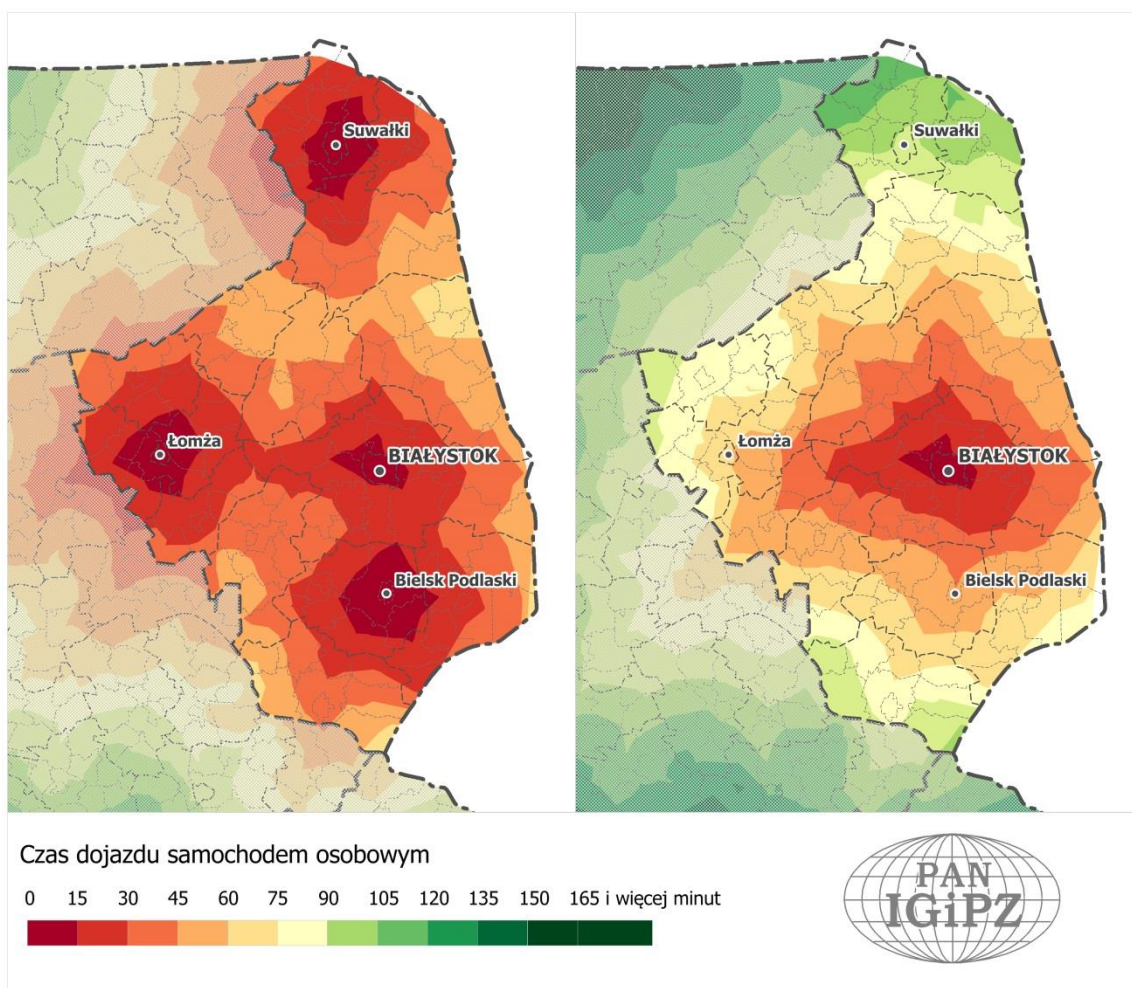
Tab. 10. Czasy podróży między ośrodkami subregionalnymi w województwie podlaskim, Lublinem, Olsztynem i Warszawą oraz przejściami granicznymi w Kuźnicy i Budzisku w 2015 r. (w minutach)

	Białystok	Bielsk Podlaski	Łomża	Suwałki
Białystok	x	47	62	98
Bielsk Podlaski	47	x	87	142
Łomża	62	87	x	106
Suwałki	98	142	106	x
Lublin	206	161	204	301
Olsztyn	191	216	129	168
Warszawa	136	149	109	215
Kuźnica – przejście graniczne	60	101	117	87
Budzisko – przejście graniczne	119	162	127	21

W wyniku poprawy warunków podróżowania na drodze krajowej nr 8 dojazd do Białegostoku z kierunku zachodniego jest zdecydowanie lepszy niż z pozostałych kierunków. Ponadto wyraźnie widoczne są ciągi „lepszej” dostępności wzdłuż dróg krajowych ułożonych koncentrycznie wokół Białegostoku. Liczba ludności w izochronie 60-minut dojazdu do stolicy województwa wynosi ponad 58% mieszkańców Podlasia, a czas podróży z większości obszaru województwa do Białegostoku nie przekracza 90 minut, aczkolwiek dla gmin położonych na północnym skraju jest to już ponad dwie godziny (ryc. 39 i tab. 11).

W przypadku pozostałych ośrodków subregionalnych, ze względu na brak dróg wyższych klas izochrony dojazdu rozchodzą się w sposób kolisty, z jednym wyjątkiem kierunku południowego od Suwałk, gdzie widać pozytywny efekt obwodnicy Augustowa. Efekt ten jest jednak ograniczony ze względu na kształt tej obwodnicy (ryc. 39). Szczególnie wysoka jest liczba ludności mieszkająca w obrębie izochrony 90-minutowego dojazdu do Łomży, co ma związek z jej lokalizacją blisko granicy z województwem mazowieckim (bliskość m.in. Ostrołęki). Biorąc natomiast pod uwagę sieć miast subregionalnych widać pozytywny efekt ich rozmieszczenia w różnych częściach województwa. W izochronie 60-minutowego dojazdu do dowolnego z wyodrębnionych czterech ośrodków mieszka aż 98,3% mieszkańców Podlasia (tab. 11).

Jeśli przyjmiemy, że izochrona 60-minutowa odpowiada rynkom pracy miast subregionalnych to rynek białostocki może już dziś potencjalnie obejmować ponad 60% ludności regionu, zaś rynki wszystkich miast subregionalnych nawet ponad 98%. Dane te dowodzą, że rozwój infrastruktury drogowej nie jest obecnie głównym ograniczeniem dla wzrostu aktywności zawodowej mieszkańców regionu. Z drugiej strony poprawa dostępności Białegostoku i miast subregionalnych może być istotna w kontekście decyzji migracyjnych (wybór dojazdów a nie zmiany miejsca zamieszkania) i ograniczenia procesów depopulacyjnych.



Ryc. 39. Czas podróży do sieci ośrodków subregionalnych oraz do Białegostoku w 2015 r. (w minutach)

Tab. 11. Liczba ludności w obrębie izochrony 30', 60' i 90' od ośrodków subregionalnych oraz dla sieci ośrodków (ogółem, w województwie podlaskim oraz jako odsetek ludności województwa podlaskiego)

2015	Liczba ludności						Odsetek ludności		
	Ogółem			Podlaskie			Podlaskie		
	30	60	90	30	60	90	30	60	90
Sieć miast	840	1567	2237	817	1169	1185	68,7	98,3	99,6
Białystok	398	691	1212	398	691	1037	33,4	58,1	87,2
Bielsk	106	590	1041	106	576	789	8,9	48,5	66,4
Łomża	190	620	1687	173	363	880	14,5	30,5	74,0
Suwałki	154	339	562	148	209	332	12,4	17,6	27,9

Wspomaganie obszarów o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe może być realizowane poprzez zapewnienie funkcjonalnej i przestrzennej spójności tych obszarów. Mieszkańcom wszystkich terytoriów na obszarach przez nich zamieszkanym, bez względu na ich położenie, do 2020 roku należy zapewnić dostęp 30 min do podstawowych usług oraz 90 min do usług wyższego rzędu zlokalizowanych w ośrodku wojewódzkim Białymstoku. Pomimo realizowanych w ostatnim okresie licznych inwestycji drogowych wciąż w województwie podlaskim niektóre obszary znajdują się poza zasięgiem izochrony 90-minutowej dostępu do Białegostoku. Są to

przede wszystkim najbardziej oddalone obszary powiatów: suwalskiego, sejneńskiego, kolneńskiego oraz siemiatyckiego.

3.3.3. Dostępność kolejowa

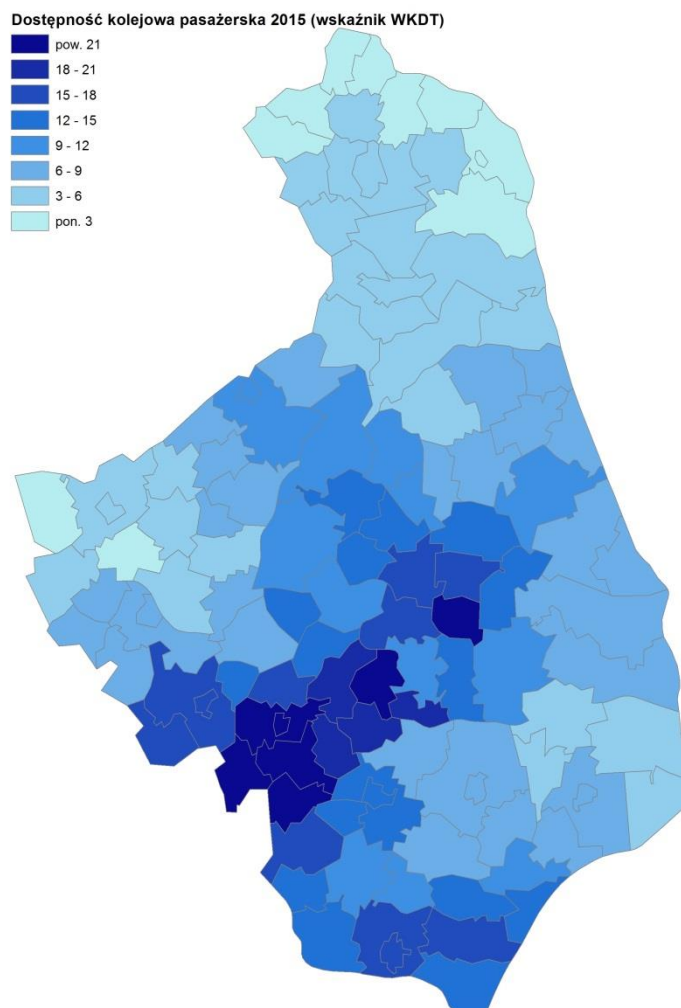
Najważniejszymi liniami kolejowymi, zapewniającymi dostępność zewnętrzną regionu są linie kolejowe nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka, nr 38 Białystok – Głomno i nr 31 Siedlce – Siemianówka. W planach rozwoju sieci kolejowej te ostatnie dwie linie, tj. nr 38 na odcinku Białystok – Ełk, nr 31 na odcinku Siedlce – Czeremcha wraz z linią nr 32 Czeremcha – Białystok mają wejść w skład tzw. Magistrali Wschodniej, będącej ciągiem linii kolejowych łączących Rzeszów, Lublin, Białystok i Olsztyn. Magistrala ta docelowo stanowić ma najszybsze połączenie kolejowe między stolicami województw Polski Wschodniej, a obecnie do czasu kompleksowej przebudowy linii nr 6 na odcinku Sadowne – Białystok, będzie spełniała rolę trasy objazdowej.

Istotną rolę w powiązaniach międzyregionalnych może spełniać linia kolejowa nr 36 Ostrołęka – Łapy, której przebieg, już dzisiaj, predysponuje ją jako trasę objazdową (Tłuszcz – Ostrołęka – Łapy) dla przebudowywanej linii nr 6 (E75).

W układzie relacji transportowych z Białorusią i dalej Rosją, szczególną rolę odgrywają szerokotorowe linie kolejowe nr 57 Kuźnica Białostocka – Gieniusze (równoległa do normalnotorowej linii kolejowej nr 6) i nr 59 Granica Państwa – Chryzanów (w sąsiedztwie normalnotorowej linii kolejowej nr 31), zbudowane w latach pięćdziesiątych z myślą o wymianie towarowej z ówczesnym ZSRR dokonywanej na stacjach towarowych i w punktach przeładunkowych. Transgraniczny charakter ma też linia kolejowa nr 43 łącząca stację Czeremcha ze stacją Brześć przez przejście graniczne Czeremcha – Wysokolitowsk. Wprawdzie infrastruktura kolejowa tych linii w znacznej mierze została zdewastowana to z perspektywy dążeń do stworzenia warunków rozwoju intermodalnego transportu towarowego należy mieć na uwadze potencjał i możliwości wykorzystania stacji przeładunkowych w miejscowościach, takich jak Czeremcha, Gieniusze, Siemianówka, Zabłotczyzna, Chryzanów czy Planta.

Dostępność w tym aspekcie wynika z zasięgu istniejącej infrastruktury sieciowej, jej przepustowości w aspekcie dopuszczalnych prędkości i nacisków osi, stanu technicznego, a także wysokości stawek za korzystanie z niej. Duży wpływ na obecny układ sieci miały decyzje planistyczne sięgające czasu zaboru rosyjskiego oraz późniejsze procesy regresu infrastruktury. Likwidacja linii kolejowych rozpoczęła się już w drugiej połowie lat 40. XX w., wraz z wycofywaniem się wojsk radzieckich po zakończeniu II wojny światowej, ale największe nasilenie regresu sieci nastąpiło dopiero po 1989 r. Obecnie całkowicie poza zasięgiem sieci kolejowej pozostaje aż 58 ze 118 gmin. Praktycznie odcięty od ruchu kolejowego jest obszar powiatu kolneńskiego. Ze względu na niezadowolający stan techniczny linii kolejowych nr 36 i 49, trudno jest też mówić o dobrym dostępie do infrastruktury kolejowej na terenie powiatu łomżyńskiego, co szczególnie odczuwa Łomża, jako znaczący ośrodek subregionalny i byłe miasto wojewódzkie. Dużo lepszą dostępność do linii kolejowych posiadają Suwałki (linie nr 39, 40 i 51). Jednak bezsprzecznie najważniejszym węzłem kolejowym w regionie jest jego stolica – Białystok, którą przebiegają linie nr: 6 (Zielonka – Kuźnica Białostocka) i 38 (Białystok – Bartoszyce), wchodzące w skład sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, oraz biorą swój początek odcinki o znaczeniu regionalnym i lokalnym nr: 32 (Czeremcha – Białystok) i 37 (Białystok – Zubki Białostockie; nieeksploatowana na większości swej długości).

W układzie dostępności krajowej (ryc. 40) widać wyraźnie najlepszą dostępność gmin zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej Warszawa–Białystok. Najstąbiej w sensie dostępności krajowej dostępna jest Suwalszczyzna oraz powiat kolneński.

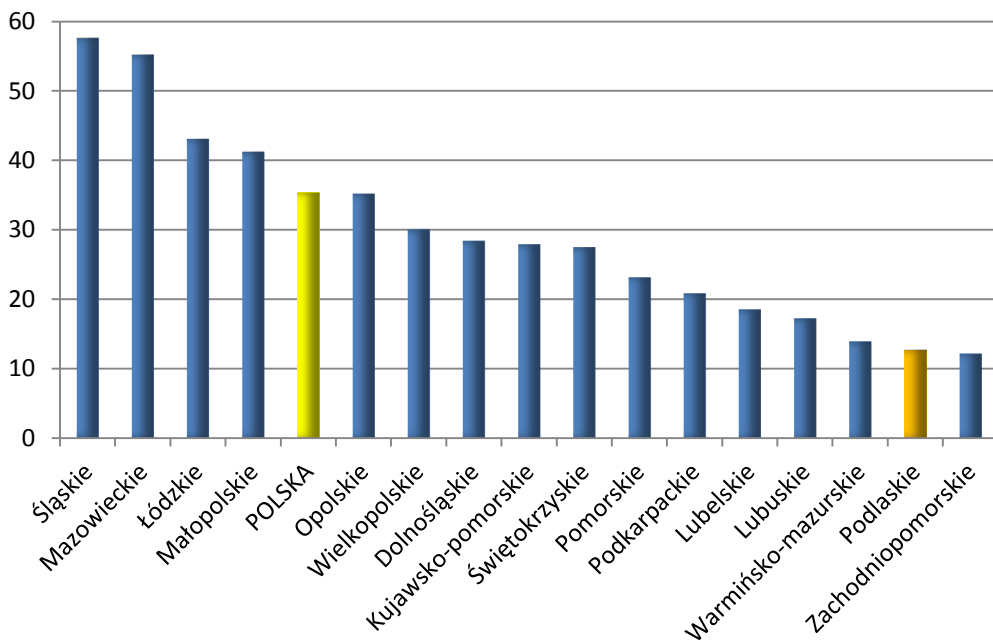


Ryc. 40. Stan krajowej kolejowej dostępności w województwie podlaskim w 2015 r.

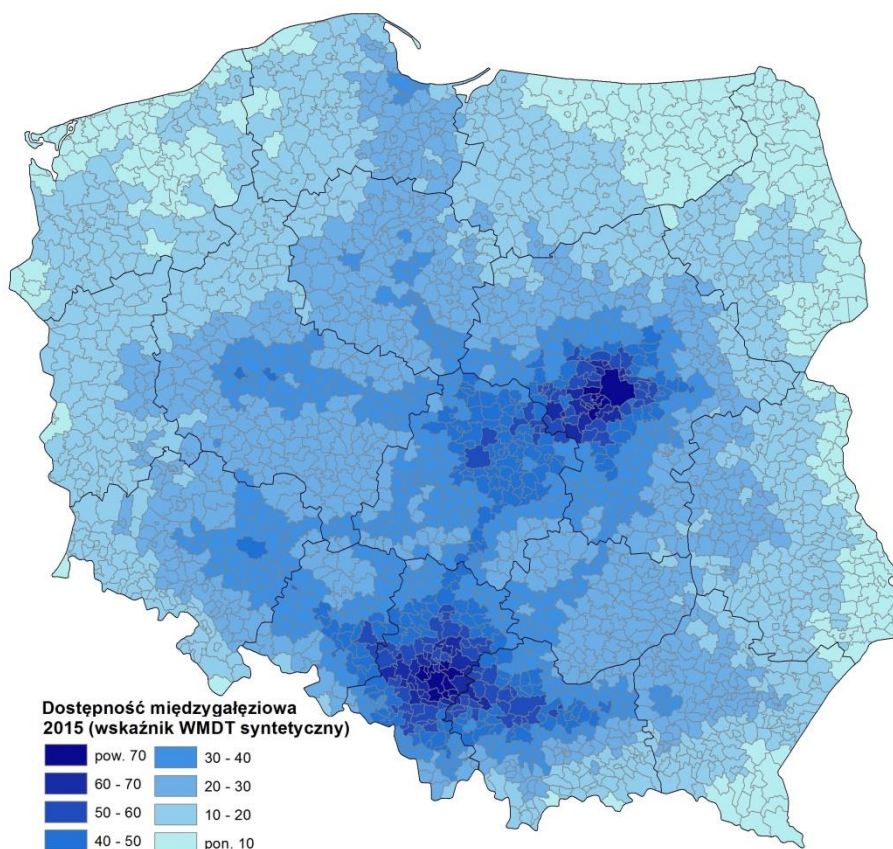
3.3.4. Dostępność międzygałęziowa

Aktualnie najbardziej uniwersalnym wskaźnikiem, uwzględniającym dostępność dla wszystkich czterech gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, lotniczego i wodnego śródlądowego) biorącym pod uwagę udziały poszczególnych gałęzi w pracy przewozowej jest Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej (WMDT).

Z raportu *Oszacowanie wartości WMDT i wskaźników gałęziowych na potrzeby dokumentów programowych i strategicznych dot. perspektywy finansowej 2014-2020* przygotowanego na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju [w ramach badania *Oszacowanie oczekiwanych rezultatów interwencji za pomocą miar dostępności transportowej dostosowanych do potrzeb dokumentów strategicznych i operacyjnych dot. perspektywy finansowej 2014-2020*, T. Komornicki, P. Rosik, M. Sępniak] wynika, że dostępność transportowa województwa podlaskiego, w porównaniu do innych części kraju, jest jedną z najniższych w Polsce (gorzej jest tylko w zachodniopomorskim; ryc. 41-42). Wartość wskaźnika WMDT syntetycznego (wg stanu na koniec roku 2015) wynosiła 12,69, co stanowiło 35,86% średniej krajowej, wynoszącej 35,38.



Ryc. 41. Syntetyczny Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT w 2015 r. dla poszczególnych województw, ze wskazaną średnią dla Polski



Ryc. 42. Syntetyczny Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT (2015 r.)

Realizacja dużych, liniowych inwestycji drogowych i kolejowych na poziomie krajowym, ma tę sytuację systematycznie poprawiać.

Analiza wpływu poszczególnych projektów transportowych wskazuje, że kluczowe znaczenie dla wzrostu wskaźnika WMDT dla regionu i w konsekwencji dla kraju, będzie miało ukończenie drogi ekspresowej S8 na odcinku Warszawa – Białystok, budowa drogi ekspresowej S61 oraz modernizacja linii kolejowej E75 (Rail Baltica) na odcinku Warszawa – Białystok. Ważny wpływ na dostępność transportową województwa mają również inwestycje realizowane poza nim. Tak jest w przypadku rozbudowy Węzła Warszawskiego czy sfinalizowania budowy autostrady A2 na odcinku Stryków – Konotopa, które wydatnie poprawiają dostępność Podlasia.

Na zmiany WMDT mają też wpływ mniejsze inwestycje realizowane na regionalnej sieci drogowej i kolejowej. Ich realizacja zasadniczo rzutuje na dostępność transportową powiatów (jednego lub kilku), rzadko wpływa na zmianę WMDT w skali województwa.

Badania symulacyjne WMDT pozwalają na sformułowanie następujących wniosków:

- większymi zmianami dostępności skutkują inwestycje drogowe niż inwestycje na kolei (przemawia za tym, zarówno skala tych przedsięwzięć oraz bogatsza sieć powiązań komunikacyjnych, jak i wielkość pracy przewozowej);
- najmniej efektywne są trasy tranzytowe biegnące przez obszary słabo zaludnione o niższym potencjale ekonomicznym;
- priorytet pierwszeństwa należy przyznać budowie odcinków dróg znajdujących się w pobliżu głównych miast (np. drogi wylotowe z Białegostoku, Suwałk, Łomży czy Bielska Podlaskiego);
- dużą zmianę dostępności przynoszą również relatywnie mniejsze inwestycje w postaci budowy obwodnic miast na sieci dróg krajowych i wojewódzkich, w tym przede wszystkim Białegostoku i innych ośrodków subregionalnych, a w dalszej kolejności ośrodków powiatowych;
- poprawa bezwzględnej wartości WMDT w skali regionu nie musi się przekładać na wzrost procentowego jego udziału w stosunku do średniej krajowej (inwestycje z zakresu transportu są realizowane w całej Polsce, stopniowo poprawiając jej dostępność).

3.3.5. Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • korzystne przygraniczne położenie województwa na szlaku korytarza bazowego TEN-T; • odpowiadający potrzebom przestrzenny układ drogowej sieci transportowej; • dobre skomunikowanie stolicy województwa z centralnym krajowym ośrodkiem wzrostu gospodarczego – Warszawą; 	<ul style="list-style-type: none"> • nadal niska dostępność transportowa województwa (zewnątrzna i wewnętrzna) wynikająca z występowania wąskich gardeł i brakujących ogniwi na istniejącej sieci transportowej; • niewystarczająca spójność transportowa województwa w relacjach południkowych; • położenie peryferyjne względem głównych krajowych korytarzy transportowych; • brak obwodnic dużych ośrodków miejskich; • niezadowalający stan techniczny i użytkowy regionalnej infrastruktury transportowej (kolejowej, a na części tras także drogowej); • niska gęstość, a co za tym idzie nierównomierny dostęp do sieci kolejowej; • znikoma ilość funkcjonujących inteligentnych systemów transportowych; • ograniczona ilość i jakość platform multimodalnych umożliwiających przeładunki; • rozproszony system zarządzania infrastrukturą transportową, zwłaszcza kolejową; • wysokie koszty i utrudnienia w realizacji inwestycji ze względu na dużą ilość obszarów chronionych; • niekorzystne zasady finansowania inwestycji z uwagi na niską gęstość zaludnienia (algorytm podziału środków <i>per capita</i>, niezależnie od powierzchni);
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • możliwość zewnętrznego finansowania budowy sieci TEN-T, a także możliwość wsparcia dla części inwestycji regionalnych (środki UE); • konsekwentna realizacja planów rozwoju strategicznych dla regionu dróg ekspresowych i linii kolejowych; • zmiana modelu mobilności w kierunku transportu zrównoważonego; • poparcie społeczeństwa oraz sił politycznych dla rozwoju dróg ekspresowych oraz dróg głównych; • wykorzystanie istniejących linii szerokotorowych jako bazy do tworzenia platform przeładunkowych do przewozu towarowego na Wschód; • stworzenie w Białymstoku ważnego w skali europejskiej, intermodalnego węzła komunikacyjnego; • stworzenie nowoczesnego systemu zarządzania ruchem, m .in. przy wykorzystaniu ITS; 	<ul style="list-style-type: none"> • marginalizacja województwa wynikająca z utrzymywania się ograniczonej zewnętrznej dostępności transportowej; • zmniejszanie poziomu nakładów finansowych na inwestycje infrastrukturalne po roku 2020; • zagrożenie ograniczaniem i likwidacją istniejących połączeń kolejowych przez organizatorów przewozów; • konflikty środowiskowe i opór społeczny podczas procesu planowania i realizacji inwestycji; • rosnące wymagania o charakterze środowiskowo-klimatycznym wpływające na wzrost kosztów inwestycji oraz zwiększenie szczegółowości dokumentacji; • Trudne do przewidzenia, uwarunkowane geopolitycznie, w tym przesunięcia kierunków tranzytowego ruchu pojazdów ciężarowych z Litwy i Białorusi; • Kryzys demograficzny i dalsza depopulacja obszarów peryferyjnych, stwarzająca ryzyko podważenia celowości niektórych inwestycji.

4. CZĘŚĆ PROGNOSTYCZNA

4.1. Cele

Celem nadrzędnym jest tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze wojewódzkim, krajowym, europejskim i globalnym, przy zapewnieniu, tam gdzie to możliwe, komplementarności projektów realizowanych na poziomie regionalnym z projektami szczebla krajowego, które ujęte zostały w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

Planowane inwestycje dotyczą połączeń najważniejszych ośrodków subregionalnych z ośrodkami metropolitalnymi, regionalnymi i subregionalnymi sąsiednich województw, z ośrodkami powiatowymi województwa podlaskiego, oraz połączenia z innymi krajami.

Tworzeniu opisanego wyżej systemu transportowego służyć ma opracowanie listy inwestycji regionalnych przyczyniających się do realizacji celów założonych w *Planie*. Przedsięwzięcia te dotyczą połączeń drugorzędnych i realizowane będą inwestycje zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym. Cele szczegółowe interwencji w obszarze transportu zostały opisane w Regionalnym Programie Operacyjnych Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020, natomiast cele polegające na zwiększeniu dostępności transportowej oraz poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego określono w *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020*.

Zgodnie z przyjętą *Strategią Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020*, uwzględniającą wizję województwa w roku 2030 jako regionu z szeroko rozumianą dostępnością, jednym z trzech celów strategicznych (Cel strategiczny 2.) są powiązania krajowe i międzynarodowe, które w ww. aspekcie mają kluczowe znaczenie z punktu widzenia możliwości przyspieszenia rozwoju regionalnego.

Powiązania krajowe w ujęciu hierarchicznym stanowią podstawę do jednego z kryteriów oceny projektów inwestycyjnych na drogach wojewódzkich planowanych do realizacji w okresie programowania 2014-2020. Pozostałe kryteria oparto na przesłankach wynikających z potrzeb przewozowych w postaci kryterium obciążenia ruchem, podkryterium ruchu dojazdowego do pracy, a także obsługi potencjałów ruchotwórczych. Podkreślono rolę potrzeb remontowych (kryterium stanu nawierzchni), kontynuacji ciągów inwestycyjnych, a także gotowości projektu do realizacji.

W tabeli 12 zostały zaprezentowane planowane zadania inwestycyjne na sieci dróg wojewódzkich województwa podlaskiego poza miastami na prawach powiatu. Lista przedstawia punktację poszczególnych projektów według odpowiednich kryteriów (lista kryteriów wraz z opisem dostępna w załączniku nr 1).

Dodatkowym kryterium (nieuwzględnionym w tabeli rankingowej) służącym ocenie projektów inwestycyjnych mogą być analizy zmian dostępności w wyniku realizacji tych projektów. Wśród celów operacyjnych SRWP, do realizacji których dąży się za pośrednictwem rzeczywistych programów działań i procedur, a dotyczących transportu, wskazuje się na **podniesienie zewnętrznej i wewnętrznej dostępności komunikacyjnej regionu**. Dostępność transportowa decyduje współcześnie o atrakcyjności inwestycyjnej regionu. Ważne jest by działania w tej sferze optymalizowały i integrowały systemy transportowe w celu zwiększenia ich efektywności, zmniejszenia negatywnych oddziaływań środowiskowych i poprawy bezpieczeństwa użytkowania tych sieci infrastrukturalnych.

Tab. 12. Lista rankingowa zadań inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich województwa podlaskiego*

Lp.	CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI							KRYTERIUM OBCIĄŻENIA RUCHEM		KRYTERIUM FUNKCJI DROGI					KRYTERIUM KONTYNUACJI CIĄGU	KRYTERIUM STANU NAWIERZCHNI	KRYTERIUM GOTOWOŚCI PROJEKTU DO REALIZACJI	PUNKTACJA - RAZEM
	Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/przebudowa/ zmiana przebiegu; nazwa odcinka)	łączna długość inwestycji [km]	Kilometraż początkowy	Kilometraż końcowy	Koszt całkowity [mln zł]	Planowany poziom współfinansowania [mln zł]	Źródła finansowania	Natężenie ruchu (GPR2010)	Obciążenie ruchem - punktacja	Usprawnienie połączenia	Ruch dojazdowy do pracy	Relacja	Obsługa potencjałów ruchotwórczych	Funkcja drogi - punktacja	Kontynuacja ciągu - punktacja	Stan nawierzchni - punktacja	Zaawansowanie prac - punktacja	
1.**	Obwodnica Księżyna - budowa drogi wojewódzkiej Nr 678	6,65	1+230	7+880	140,00	119,00	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	17080	34,2	15,0	5,0	Łapy-Białystok	11,3	31,3	10,0	1,7	7,0	84,2
2.	Łomża - Śniadowo - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 677	10,70	4+246	18+050	40,00	34,00	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	8872	17,7	12,0	5,0	Łomża-Łomża	8,8	25,8	5,0	7,4	7,0	62,9
3.**	Zabłudów - Nowosady - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685	35,92	0+000	35+917	140,00	119,00	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	4275	8,6	15,0	5,0	Zabłudów-Białystok	12,5	32,5	5,0	4,4	7,0	57,5
4.	Nowogród - Łomża - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 645	10,20	45+918	56+106	40,00	34,00	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	4867	9,7	12,0	5,0	Łomża-Łomża	3,8	20,8	10,0	5,3	7,0	52,8
5.**	Białystok - Supraśl - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 676	9,69	10+195	19+884	60,00	51,00	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	6240	12,5	15,0	5,0	Supraśl-Białystok	4,2	24,2	0,0	5,0	7,0	48,7
6.	Dąbrowa Białostocka - Sokółka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673	27,00	14+890	41+600	110,00	93,50	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	5205	10,4	5,0	5,0	Sokółka-Sokółka	15,0	25,0	0,0	4,9	7,0	47,3
7.**	Markowszczyzna - Łapy - Roszki Wodźki - przebudowa dróg wojewódz. Nr 682 i 681	24,00	-	-	291,00	247,35	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	5794	11,6	15,0	5,0	Łapy-Białystok	0,4	20,4	5,0	4,8	5,0	46,8
8.	Juszkowy Gród - Zwodzieckie - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 687	28,30	0+000	28+334	100,00	85,00	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	2232	4,5	2,0	0,0		15,0	17,0	10,0	5,7	5,0	42,2

Lp.	CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI							KRYTERIUM OBCIĄŻENIA RUCHEM		KRYTERIUM FUNKCJI DROGI					KRYTERIUM KONTYNUACJI CIĄGU	KRYTERIUM STANU NAWIERZCHNI	KRYTERIUM GOTOWOŚCI PROJEKTU DO REALIZACJI	PUNKTACJA - RAZEM
	Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/przebudowa/ zmiana przebiegu; nazwa odcinka)	łączna długość inwestycji [km]	Kilometraż początkowy	Kilometraż końcowy	Koszt całkowity [mln zł]	Planowany poziom współfinansowania [mln zł]	Źródła finansowania	Natężenie ruchu (GPR2010)	Obciążenie ruchem - punktacja	Usprawnienie połączenia	Ruch dojazdowy do pracy	Relacja	Obsługa potencjałów ruchotwórczych	Funkcja drogi - punktacja	Kontynuacja ciągu - punktacja	Stan nawierzchni - punktacja	Zaawansowanie prac - punktacja	
9.	Roszki Wodźki - Wysokie Mazowieckie - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678	22,60	31+200	53+800	90,40	76,84	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	5943	11,9	15,0	0,0		1,3	16,3	5,0	3,3	5,0	41,5
10.	Ciechanowiec - Ostrożany - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690	18,99	22+656	41+650	72,00	61,20	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1914	3,8	5,0	0,0		1,5	6,5	10,0	9,1	10,0	39,4
11.	Łomża - Mężenin - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 679	29,60	1+942	31+553	90,00	76,50	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1885	3,8	13,0	5,0	Łomża-Łomża	2,5	20,5	10,0	4,3	0,0	38,6
12.	Jeżewo Stare - Sokoły - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671	18,20	70+900	89+100	72,80	61,88	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	3085	6,2	13,0	0,0		2,3	15,3	10,0	5,8	0,0	37,3
13.	Obwodnica Filipowa - Suwałki - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 652	18,69	16+153	34+843	56,00	47,60	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	2011	4,0	12,0	5,0	Suwałki-Suwałki	1,3	18,3	5,0	4,9	5,0	37,2
14.	Jeleniewo - Rutka Tartak - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655	11,5	102+800	114+295	46,00	39,10	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	3200	6,4	12,0	0,0		1,0	13,0	10,0	5,9	0,0	35,3
15.	Kleszczele - Siemiatycze - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 693	36,90	0+000	36+900	147,60	125,46	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	2163	4,3	10,0	5,0	Siemiatycze-Siemiatycze	1,5	16,5	10,0	3,3	0,0	34,1
16.	Granica województwa - Obwodnica Filipowa - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 652	8,95	7+205	16+153	40,00	34,00	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	2011	4,0	12,0	0,0		0,2	12,2	5,0	6,1	5,0	32,4

Lp.	CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI							KRYTERIUM OBCIĄŻENIA RUCHEM		KRYTERIUM FUNKCJI DROGI					KRYTERIUM KONTYNUACJI CIĄGU	KRYTERIUM STANU NAWIERZCHNI	KRYTERIUM GOTOWOŚCI PROJEKTU DO REALIZACJI	PUNKTACJA - RAZEM
	Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/przebudowa/ zmiana przebiegu; nazwa odcinka)	łączna długość inwestycji [km]	Kilometraż początkowy	Kilometraż końcowy	Koszt całkowity [mln zł]	Planowany poziom współfinansowania [mln zł]	Źródła finansowania	Natężenie ruchu (GPR2010)	Obciążenie ruchem - punktacja	Usprawnienie połączenia	Ruch dojazdowy do pracy	Relacja	Obsługa potencjałów ruchotwórczych	Funkcja drogi - punktacja	Kontynuacja ciągu - punktacja	Stan nawierzchni - punktacja	Zaawansowanie prac - punktacja	
17.	Bielsk Podlaski - Hajnówka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 689	23,50	0+000	23+500	94,00	79,90	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	2348	4,7	12,0	5,0	Hajnówka-Hajnówka	2,5	19,5	5,0	2,7	0,0	31,9
18.	Granica województwa - Kolno - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 647	16,3	11+700	28+000	65,20	55,42	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1946	3,9	12,0	0,0		2,5	14,5	10,0	3,1	0,0	31,5
19.	Augustów - Lipsk - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 664	30,00	21+100	51+100	120,00	102,00	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1845	3,7	5,0	5,0	Augustów-Augustów	15,0	25,0	0,0	2,1	0,0	30,8
20.	Łapy - Poświętne - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 681	9,90	4+600	14+450	39,60	33,66	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	2369	4,7	15,0	0,0		0,2	15,2	5,0	4,3	0,0	29,3
21.	Supraśl - Granica Państwa - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 676	28,90	20+000	48+900	115,60	98,26	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1633	3,3	15,0	0,0		1,1	16,1	5,0	2,3	0,0	26,6
22.	Wólka Pietkowska - Ciechanowiec - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 681	37,40	23+188	60+540	130,00	110,50	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1504	3,0	12,0	0,0		1,3	13,3	5,0	4,1	0,0	25,4
23.	Rutka Tartak - Sejny - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 651	36,90	53+500	90+400	147,60	125,46	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1544	3,1	5,0	0,0		4,1	9,1	5,0	5,7	0,0	22,9
24.	Lipsk - Granica Państwa - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 664	12,30	51+120	63+400	42,50	36,13	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	558	1,1	2,0	0,0		0,0	2,0	0,0	7,2	10,0	20,3

Lp.	CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI							KRYTERIUM OBCIĄŻENIA RUCHEM		KRYTERIUM FUNKCJI DROGI					KRYTERIUM KONTYNUACJI CIĄGU	KRYTERIUM STANU NAWIERZCHNI	KRYTERIUM GOTOWOŚCI PROJEKTU DO REALIZACJI	PUNKTACJA - RAZEM
	Nazwa zadania (nr drogi; typ inwestycji: budowa/przebudowa/ zmiana przebiegu; nazwa odcinka)	łączna długość inwestycji [km]	Kilometraż początkowy	Kilometraż końcowy	Koszt całkowity [mln zł]	Planowany poziom współfinansowania [mln zł]	Źródła finansowania	Natężenie ruchu (GPR2010)	Obciążenie ruchem - punktacja	Usprawnienie połączenia	Ruch dojazdowy do pracy	Relacja	Obsługa potencjałów ruchotwórczych	Funkcja drogi - punktacja	Kontynuacja ciągu - punktacja	Stan nawierzchni - punktacja	Zaawansowanie prac - punktacja	
25.	Czyżew - Ciechanowiec - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690	6,4	0+000 15+900	5+000 17+300	25,60	21,76	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1840	3,7	5,0	0,0		0,9	5,9	5,0	3,9	0,0	18,5
26.	Sejny - Poćkuny - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 653	3,84	66+045	66+880	15,36	13,06	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	4825	9,7	2,0	0,0		1,8	3,8	0,0	4,2	0,0	17,7
27.	Stawiski - Przytuły - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 648	11,30	36+500	47+800	45,20	38,42	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1016	2,0	2,0	0,0		1,3	3,3	0,0	6,7	0,0	12,0
28.	Lipsk - Dąbrowa Białostocka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673	10,40	0+000	10+400	41,60	35,36	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	2458	4,9	2,0	0,0		0,2	2,2	0,0	4,2	0,0	11,4
29.	Suchowola - Dąbrowa Białostocka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 670	19,00	34+000	53+000	76,00	64,60	EFRR + Budżet Województwa Podlaskiego	1019	2,0	2,0	0,0		0,4	2,4	0,0	2,9	0,0	7,4

* Lista obejmuje drogi wojewódzkie poza miastami na prawach powiatu, będące w zarządzie Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku

** Projekty planowane do realizacji w ramach PO PW 2014-2020 (w przypadku inwestycji Zabłudów – Nowosady odcinek: Zabłudów – granica gminy Zabłudów)

Tabela 12 pozwala na identyfikację **wyraźnych projektów-liderów** o kluczowym znaczeniu dla społeczno-gospodarczego rozwoju regionu. W dalszej części rankingu **spadek liczby punktów następuje jednak stopniowo** (różnice między kolejnymi projektami nie są duże). Wyraźniejsza „naturalna przerwa” występuje dopiero pomiędzy projektem na pozycji 20 i 21. Może być to potencjalnie przesłanką dla postawienia na tym poziomie granicy dopuszczającej inwestycje do realizacji.

Tab. 12a. Wstępny harmonogram realizacji projektów drogowych w województwie podlaskim

L.p.	Nazwa zadania	Termin realizacji				
		Decyzja środowiskowa	Pozwolenie na budowę	Studium Wykonalności	Przetarg na roboty budowlane	Planowany termin zakończenia robót budowlanych
1.	Obwodnica Księżyna - budowa drogi wojewódzkiej Nr 678	2012	2016	2016	2016	2018
2.	Łomża - Śniadowo - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 677	2015	2016	2016	2016	2017
3.	Zabłudów - Nowosady - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685	2016	2016	2016	2016	2018
4.	Nowogród - Łomża - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 645	2015	2016	2016	2016	2017
5.	Białystok - Supraśl - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 676	2016	2016	2016	2016	2018
6.	Dąbrowa Białostocka - Sokółka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673	2015	2016	2016	2016	2017
7.	Markowszczyzna - Łapy - Roszki Wodźki - przebudowa dróg wojewódz. Nr 682 i 681	2016	2016	2016	2016	2018
8.	Juszkowy Gród - Zwodzieckie - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 687	2016	2016	2016	2017	2018
9.	Roszki Wodźki - Wysokie Mazowieckie - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678	2017	2018	2018	2018	2020
10.	Ciechanowiec - Ostrożany - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 690	2015	2015	2016	2016	2018
11.	Łomża - Mężenin - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 679	2016	2017	2017	2018	2020
12.	Jeżewo Stare - Sokoly - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020
13.	Obwodnica Filipowa - Suwałki - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 652	2016	2017	2017	2018	2019
14.	Jeleniewo - Rutka Tartak - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020
15.	Kleszczele - Siemiatycze - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 693	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020

16.	Granica województwa - Obwodnica Filipowa - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 652	2016	2017	2017	2018	2019
17.	Bielsk Podlaski - Hajnówka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 689	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020
18.	Granica województwa - Kolno - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 647	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020
19.	Augustów - Lipsk - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 664	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020
20.	Łapy - Poświętne - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 681	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020	po 2020

Reasumując, o ostatecznym kierowaniu poszczególnych inwestycji drogowych do realizacji zdecydowały:

- Pozycja projektu w **rankingu** (tab. 12), z zastrzeżeniem, że rozważane powinny być jedynie projekty znajdujące na pozycjach od pierwszej do dwudziestej;
- **Przygotowanie projektu** (istnienie aktualnej dokumentacji, w tym przede wszystkim ZRID), z uwzględnieniem bieżącej dynamiki w zakresie opracowywania kolejnych dokumentów, co znalazło odzwierciedlenie w zmianie punktacji w odniesieniu do kryterium gotowości projektu do realizacji;
- Wyniki **dotychczasowych analiz dostępności** (zmiana wskaźnika i zasięg oddziaływania), w zakresie porównania konkretnych par projektów, w przypadku konieczności wyboru pomiędzy nimi.

Przynależność do pierwszych 20 projektów z listy (tab. 12) można tym samym traktować jako **warunek dopuszczający realizację**.

Lista inwestycji wymieniona w *Planie* obejmuje wyłącznie inwestycje na drogach wojewódzkich, których Beneficjentem będzie Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, które ze względu na monopol kompetencyjny będą realizowane w trybie pozakonkursowym. Pozostałe inwestycje drogowe w ramach RPOWP 2014-2020 będą mogły zostać dofinansowane w trybie konkursowym. Z uwagi na znaczenie poprawy dostępności ośrodków subregionalnych i ich rolę w regionie, planowane jest w szczególności wsparcie inwestycji drogowych w tych ośrodkach, jednakże ze względu na tryb wyłaniania projektów do dofinansowania, niezasadne jest wyszczególnianie konkretnych inwestycji na tym etapie w *Planie*.

Zgodnie z rekomendacjami wynikającymi z analiz przeprowadzonych przez zespół ekspertów z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, kryteria wyboru tych projektów powinny mieć zarówno charakter dopuszczający (warunki brzegowe), jak i różnicujący. Kryterium dopuszczającym powinien być brak możliwości realizacji inwestycji w ramach innych programów (względnie w ramach RPOWP 2014-2020, ale w trybie pozakonkursowym) oraz spełnienie warunków określonych w Umowie Partnerstwa i Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020. Ocena projektów, które spełniają warunki dopuszczające, powinna opierać się przede wszystkim na wypełnieniu celów transportowych poziomu lokalnego, które zostały wskazane szczegółowo w rozdziale 4.6 *Wnioski i rekomendacje*.

W tab. 13 przedstawione zostały inwestycje kolejowe planowane do realizacji w ramach RPOWP 2014-2020. Lista zawiera inwestycje najbardziej istotne z punktu widzenia województwa podlaskiego, które zostały wskazane również wśród podstawowych przedsięwzięć priorytetowych zapisanych w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Podlaskiego.

W odniesieniu do oceny inwestycji kolejowych zastosowano 6 kryteriów, których wagi uzależniono od przypisanej im istotności (załącznik nr 1 do *Planu*). Najwyższą wagę nadano kryterium położenia (powiązanie danej inwestycji z docelową siecią TEN-T lub planowaną Magistralą Wschodnią, a także brak alternatywnego połączenia kolejowego), kryterium intermodalności, jak również kryterium odnoszącego się do oceny realności realizowania przewozów użyteczności publicznej na danych odcinkach, którą przedstawia *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego Województwa Podlaskiego*.

Przedsięwzięcia realizowane w ramach RPOWP 2014-2020 są komplementarne do inwestycji planowanych do realizacji w ramach krajowych programów operacyjnych oraz środków instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) ujętych w tab. 14.

Tab. 13. Lista inwestycji kolejowych planowanych do realizacji w ramach RPOWP 2014-2020

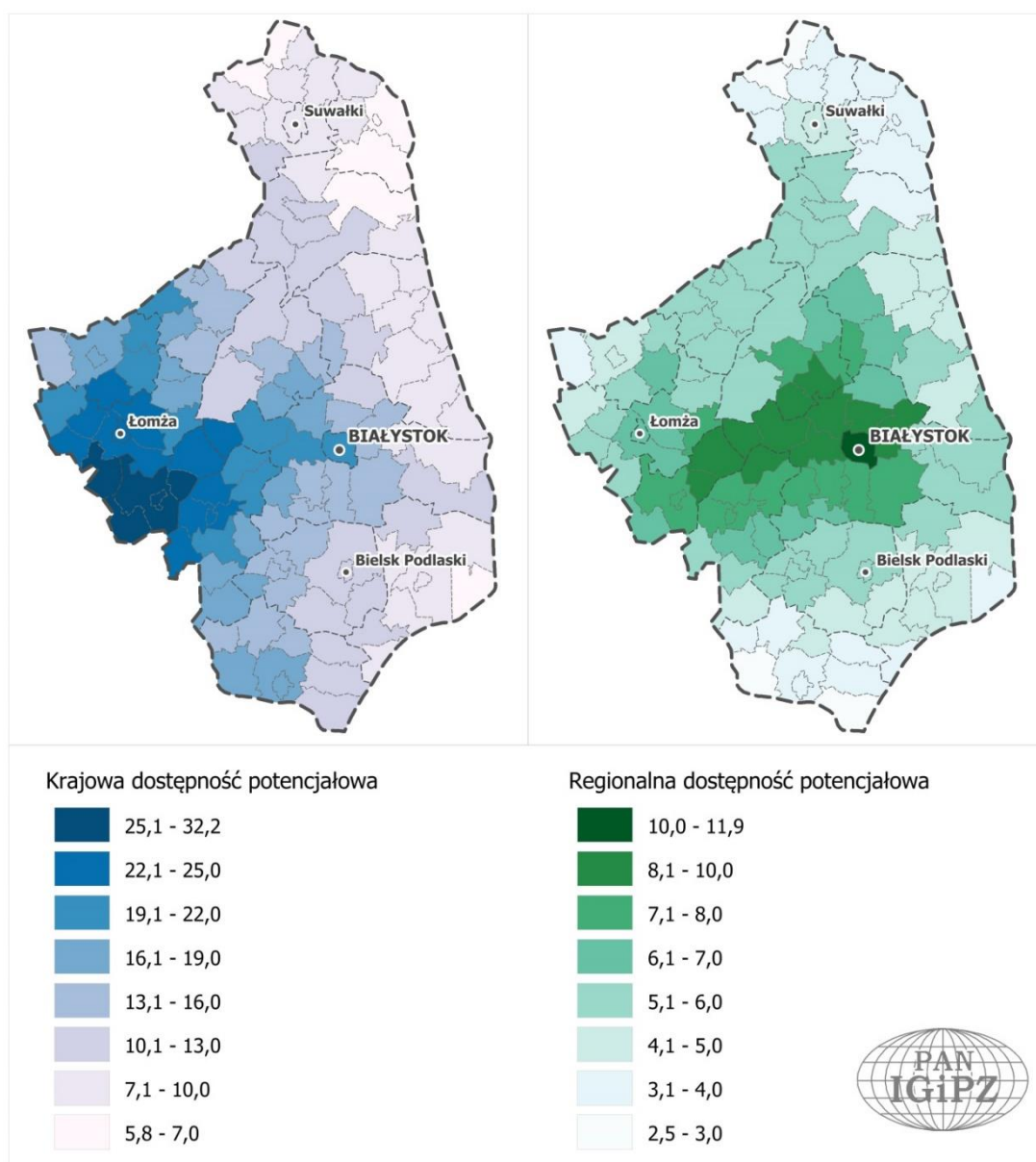
L.p.	Charakterystyka inwestycji					Lokalizacja			Wstępny harmonogram realizacji				
	nazwa	długość (km)	planowany koszt całkowity [PLN]	planowany poziom finansowania ze środków UE [PLN]	planowane źródło finansowania	nr linii	nazwa linii	nazwa odcinka	uzyskanie decyzji środowiskowej	pozwolenie na budowę	Studium Wykonalności	przetarg na roboty budowlane	termin zakończenia robót budowlanych
1	Rewitalizacja linii kolejowej nr 57 odc. Kuźnica Białostocka – Gieniusze	26,76	90 000 000	76 500 000	EFRR + Budżet Województwa	57	Kuźnica Białostocka –Gieniusze	Kuźnica Białostocka – Gieniusze	2017	2019	2015	2017	2020
2	Rewitalizacja linii kolejowej nr 36 odc. Łapy – Śniadowo – granica województwa	85,82	41 300 000	35 105 000	EFRR + Budżet Województwa	36	Ostrołęka – Łapy	Łapy – Śniadowo – granica województwa	2017	2019	2015	2017	2020
3	Rewitalizacja linii kolejowej nr 49 odc. Śniadowo – Łomża		35 900 000	30 515 000		49	Śniadowo – Łomża	Śniadowo – Łomża					
4	Rewitalizacja linii kolejowej nr 923 Bufałowo Wschód – Bufałowo	1,12	3 000 000	2 550 000	EFRR + Budżet Województwa	923	Tor łączący nr 923 Bufałowo Wschód – Bufałowo S	Bufałowo Wschód – Bufałowo S	2017	2019	2015	2017	2020
5	Rewitalizacja linii kolejowej nr 59 odc. Granica Państwa – Chryzanów	27,16	37 000 000	31 450 000	EFRR + Budżet Województwa	59	Granica Państwa (Świsłocz) – Chryzanów	Granica Państwa (Świsłocz) – Chryzanów	2017	2019	2015	2017	2020
6	Rewitalizacja linii kolejowej nr 52 odc. Hajnówka –Białowieża	23,015	28 000 000	23 800 000	EFRR + Budżet Województwa	52	Lewki – Białowieża	Hajnówka – Białowieża	2017	2018	2016	2018	2019

Tab. 14. Lista inwestycji kolejowych planowanych do realizacji na terenie województwa podlaskiego – finansowanie z innych źródeł

L.p.	Charakterystyka inwestycji				Lokalizacja			Wstępny harmonogram realizacji				
	nazwa	długość (km)	planowany koszt całkowity [PLN]	planowane źródło finansowania	nr linii	nazwa linii	nazwa odcinka	uzyskanie decyzji środowiskowej	pozwolenie na budowę	Studium Wykonalności	przetarg na roboty budowlane	termin zakończenia robót budowlanych
1	Prace na linii E 75 na odcinku Sadowne – Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne	106,7	2 727 272 727	CEF	E 75	Warszawa – Trakiszki	Warszawa Rembertów – Białystok	2010	2016	2007	2015	2020
2	Prace na linii kolejowej nr 32 odc. Białystok – Bielsk Podlaski	137,72	317 000 000	EFRR (PO PW) + Budżet Województwa	32	Czeremcha – Białystok	Bielsk Podlaski – Białystok	2017		2017	2017	2019
3	Prace na linii kolejowej nr 31 odc. Granica województwa – Czeremcha – Hajnówka				31	Siedlce – Siemianówka	Hajnówka – Siemianówka					
4	Prace na linii kolejowej nr 52 Lewki – Hajnówka				52	Lewki – Białowieża	Lewki – Hajnówka					
5	Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	60,82	200 000 000	EFRR (PO IŚ) + Budżet Województwa	6	Zielonka – Kuźnica Białostocka	Białystok – Kuźnica Białostocka	2017	2019	2016	2017	2021
6	Modernizacja linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Ełk – Trakiszki	197,39	2 500 000 000	CEF	E 75	Warszawa – Trakiszki	Białystok – Trakiszki	2017		2016	2017	2021

4.2. Dostępność drogowa

Biorąc pod uwagę inwestycje podejmowane na poziomie krajowym, duże różnice w dostępności między południowo-zachodnią częścią województwa podlaskiego a Suwalszczyzną ulegną zmniejszeniu do 2023 r., głównie w wyniku planowanego ukończenia drogi ekspresowej S61. Widać wyraźnie, że na poziomie dostępności krajowej w 2023 r. tworzy się pas lepiej dostępnych gmin położonych wzdłuż drogi ekspresowej S61. Z kolei realizacja brakujących odcinków drogi ekspresowej S8 poprawi dostępność MOF Białystok, a także obszarów położonych w kierunku granicy z Białorusią w Bobrownikach (ryc. 43).



Ryc. 43. Stan krajowej oraz regionalnej drogowej dostępności krajowej w województwie podlaskim w 2023 r.

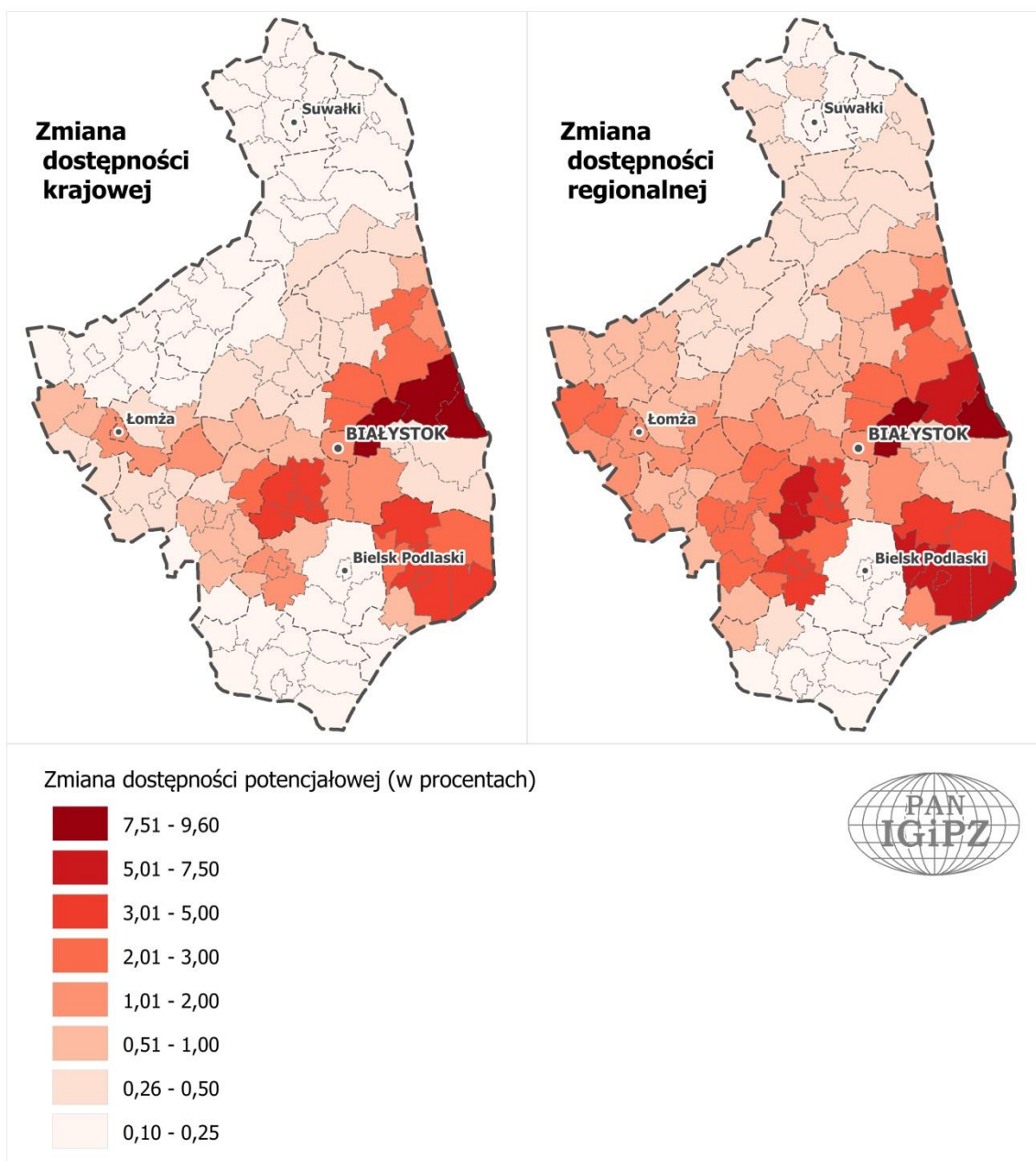
W odniesieniu do dostępności regionalnej zdecydowanie większe znaczenie ma realizacja odcinków na S8, ponieważ ulega skróceniu czas podróży między Białymstokiem a Łomżą. Trasa S61 ma mniejsze znaczenie w ujęciu regionalnym, aczkolwiek znacznie skraca czas podróży między Łomżą a Suwałkami (skrócenie czasu podróży o 25 minut). Biorąc pod uwagę inwestycje podejmowane na tej trasie również w innych województwach, trzeba nadmienić bardzo dużą poprawę czasu podróży w relacji Suwałki-Warszawa (nawet o 53 minuty), a także między Suwałkami a Lublinem (skrócenie czasu podróży o ponad 1 godzinę) (tab. 13).

Tab. 15. Czasy podróży między ośrodkami subregionalnymi w województwie podlaskim, Lublinem, Olsztynem i Warszawą oraz przejściami granicznymi w Kuźnicy i Budzisku w 2023 r. (w minutach)

	Białystok	Bielsk Podlaski	Łomża	Suwałki
Białystok	x	47	58	97
Bielsk Podlaski	47	x	87	141
Łomża	58	87	x	81
Suwałki	97	141	81	x
Lublin	195	161	169	241
Olsztyn	185	214	127	160
Warszawa	116	141	90	162
Kuźnica – przejście graniczne	56	100	112	87
Budzisko – przejście graniczne	112	156	94	18

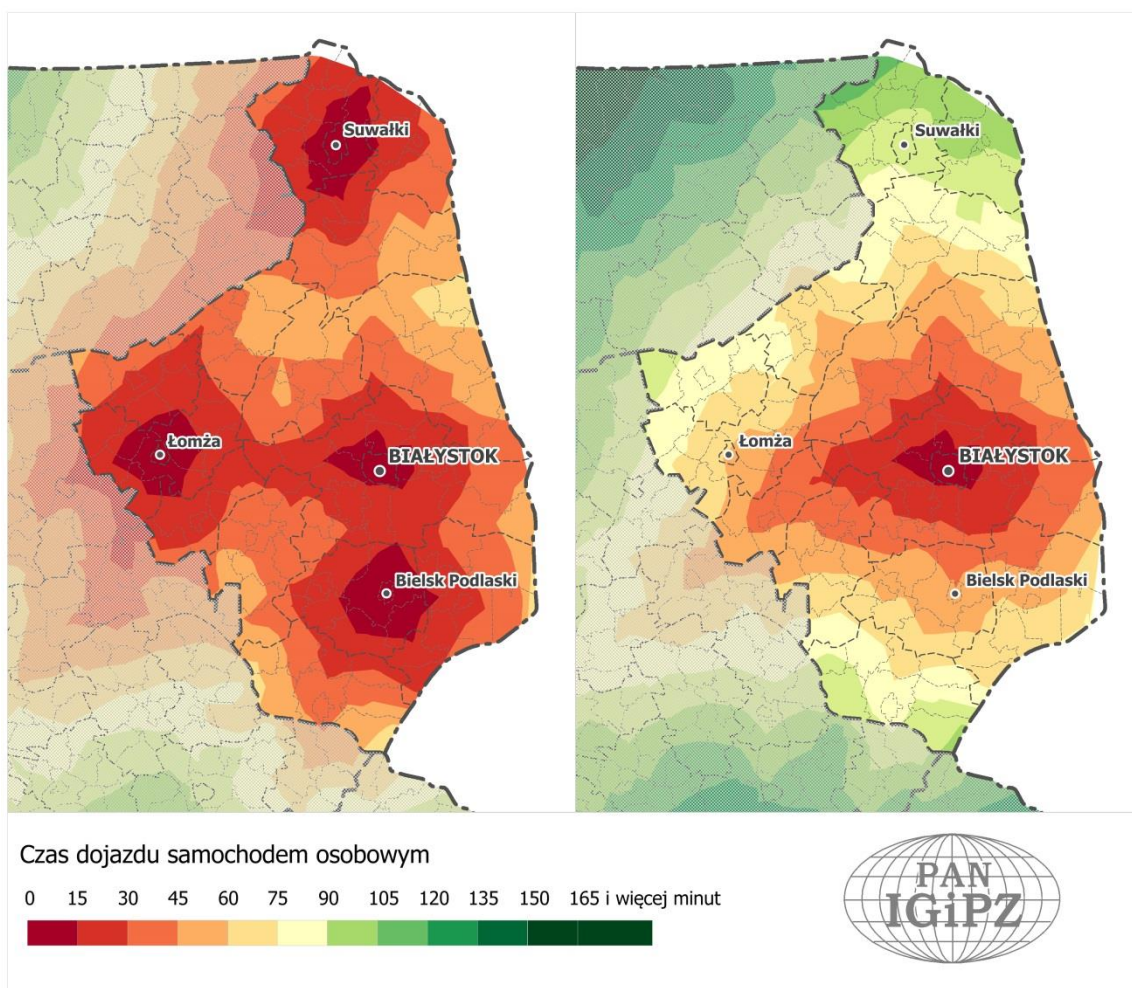
Generalnie do 2023 r. poprawi się dostępność północnej części województwa (zwłaszcza w ujęciu krajowym). W mniejszym stopniu zniwelowane zostaną różnice na osi zachód-wschód. W ujęciu regionalnym relatywnie mniej skorzystają także południowe rubieże regionu (powiat siemiatycki). W praktyce jednak należy także wziąć pod uwagę, że na przełomie obecnej i kolejnej dekady przez okres co najmniej 4-5 lat będziemy mieli do czynienia z sytuacją, w której ukończona jest droga ekspresowa S8 z Warszawy do Białegostoku, zaś droga S61 pozostaje w budowie, względnie gotowe są tylko jej fragmenty. Będzie to oznaczało jeszcze większą niż obecnie polaryzację pod względem poziomu dostępności w województwie (znaczną poprawą w części centralnej przy niewielkich zmianach na północy). Będzie to miało duży wpływ na ruch drogowy (nie tylko ciężki, ale także osobowy). Jedną z konsekwencji będzie dociążenie białostockiego węzła drogowego. Jest to dodatkową przesłanką dla inwestycji podejmowanych w tym obszarze.

W wariantcie sugerowanym do realizacji w okresie programowania 2014-2020 planuje się przebudowę lub budowę kilkunastu odcinków dróg wojewódzkich. Najwyższe zmiany dostępności (zarówno w ujęciu krajowym, jak i wojewódzkim) są widoczne we wschodniej części województwa, szczególnie w gminach Supraśl, Krynki i Szudziałowo. Jest to efekt przebudowy drogi wojewódzkiej nr 676 Białystok-Supraśl, oraz w mniejszym stopniu również szeregu inwestycji w środkowej części województwa. Duże efekty poprawy dostępności, przede wszystkim w powiecie hajnowskim, przynosi również przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 Zabłudów-Nowosady. W ujęciu krajowym zdecydowanie najwyższe efekty przynoszą drogi rozchodzące się koncentrycznie ze stolicy województwa. Te inwestycje, poprawiające dostępność do Białegostoku, powinny być realizowane w pierwszej kolejności. Z kolei niższe efekty rozbudowy dróg wojewódzkich są widoczne w pasie powiatów suwalskim, sejneńskim, augustowskim, monieckim, grajewskim i kolneńskim. W niewielkim stopniu zyskuje również powiat bielski.



Ryc. 44. Zmiana krajowej oraz regionalnej drogowej dostępności krajowej w województwie podlaskim w wyniku realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich

Większość inwestycji nie wpływa w dużym stopniu na poprawę dostępności czasowej między ośrodkami subregionalnymi. Również poprawa dostępu do przejść granicznych jest realizowana przede wszystkim z wykorzystaniem dróg krajowych. Jednym z głównych celów rozbudowy dróg wojewódzkich wydaje się być poprawa dostępu do Białegostoku i zwiększenie liczby ludności zamieszkałej w obrębie izochrony 60-minutowej od stolicy Podlasia. Ten efekt udało się uzyskać i dzięki inwestycjom na drogach wojewódzkich odsetek ludności zamieszkałej w obrębie izochrony godzinowego dojazdu do Białegostoku zwiększył się o ponad 3 punkty procentowe. W przypadku pozostałych miast subregionalnych efekt ten był już dużo niższy (poniżej 1 punktu procentowego). W przypadku Łomży warto odnotować duże wzrosty dostępności do ludności Mazowsza, co jest efektem realizacji dwóch projektów: przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 645 Nowogród-Łomża oraz przebudowy drogi wojewódzkiej Nr 677 Łomża-Śniadowo (ryc. 45 i tab. 14-15).



Ryc. 45. Czas podróży do sieci ośrodków subregionalnych oraz do Białegostoku w 2023 r. (w minutach)

Tab. 16. Liczba ludności w obrębie izochrony 30', 60' i 90' od ośrodków subregionalnych oraz dla sieci ośrodków (ogółem, w województwie podlaskim oraz jako odsetek ludności województwa podlaskiego) w 2023 r.

	Liczba ludności w tys.						Odsetek ludności		
	Ogółem			Podlaskie			Podlaskie		
	30	60	90	30	60	90	30	60	90
Sieć miast	869,8	1659,5	3597,3	836,5	1171,0	1184,6	70,4	98,5	99,6
Białystok	410,7	790,6	1385,3	410,7	760,2	1045,4	34,5	63,9	87,9
Bielsk	106,2	595,8	1055,0	106,2	581,8	795,3	8,9	48,9	66,9
Łomża	200,9	853,4	3194,3	178,4	444,2	992,1	15	37,4	83,4
Suwałki	159,8	382,3	729,3	149,0	231,0	465,1	12,5	19,4	39,1

W wyniku realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich następuje zmiana dostępności krajowej o 1,12% i regionalnej o 1,42%. W wyniku postulowanej realizacji drogi wojewódzkiej nr 679 między Łomżą a Mężeninem ulega skróceniu podróż między Łomżą a Białymstokiem, ponieważ po oddaniu do użytkowania odcinka drogi ekspresowej S8 między Jeżewem a Mężeninem najkrótsza ścieżka przejazdu między Łomżą a Białymstokiem będzie przebiegać z wykorzystaniem drogi wojewódzkiej nr 679. Należy jednak zaznaczyć, że różnice w czasie podróży w obu wariantach (tj. z wykorzystaniem drogi krajowej nr 64 lub drogi wojewódzkiej nr 679) są bardzo niewielkie i z tego względu kierowcy będą decydować o trasie podróży w zależności od dzielnic Łomży, z których ta podróż się odbywa). W wyniku postulowanej realizacji odcinków Łomża-Mężenin, Jeżewo Stare-Sokoły oraz Roszki Wodźki-Wysokie Mazowieckie znacznie poprawia się dostępność Białegostoku od strony zachodniej i południowo-zachodniej.

Tab. 17. Zmiana liczby ludności w obrębie izochrony 30', 60' i 90' od ośrodków subregionalnych oraz dla sieci ośrodków (ogółem, w województwie podlaskim oraz jako odsetek ludności województwa podlaskiego) w wyniku realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich w województwie podlaskim

	Liczba ludności w tys.						Odsetek ludności		
	Ogółem			Podlaskie			Podlaskie		
	30	60	90	30	60	90	30	60	90
Sieć miast	7,6	5,1	86,0	6,0	1,0	0,0	0,6	0,1	0,0
Białystok	5,8	52,8	17,9	5,8	51,5	1,2	0,4	4,3	0,1
Bielsk	0,0	2,7	2,8	0,0	2,7	2,8	0,0	0,2	0,3
Łomża	2,3	33,9	92,6	0,7	29,7	6,5	0,1	2,5	0,5
Suwałki	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,1

Dodatkowymi symulacjami zmian regionalnej dostępności objęto dziewięć inwestycji. Każdą z inwestycji zbadano pod kątem zmian dostępności, a także zmian dostępności w przeliczeniu na długość inwestycji oraz planowany koszt. Do badanych inwestycji należą te, których realizacja jest uwarunkowana dostępnością środków finansowych (od pozycji nr 11 do pozycji nr 15 na liście) oraz dodatkowo wykonano symulację trzech inwestycji znajdujących się na wyższych pozycjach, tj. Dąbrowa Białostocka – Sokółka, Juskowy Gród-Zwodzieckie oraz Roszki Wodźki-Wysokie Mazowieckie, a także dla inwestycji Bielsk Podlaski – Hajnówka. Razem są to następujące inwestycje:

1. Dąbrowa Białostocka – Sokółka – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673,
2. Juskowy Gród – Zwodzieckie – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 687,
3. Roszki Wodźki – Wysokie Mazowieckie – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678,
4. Łomża – Mężenin – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 679,
5. Jeżewo Stare – Sokoły – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671,
6. Obwodnica Filipowa – Suwałki – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 652,
7. Jeleniewo – Rutka Tartak – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655,
8. Kleszczele – Siemiatycze – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 693,
9. Bielsk Podlaski – Hajnówka – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 689.

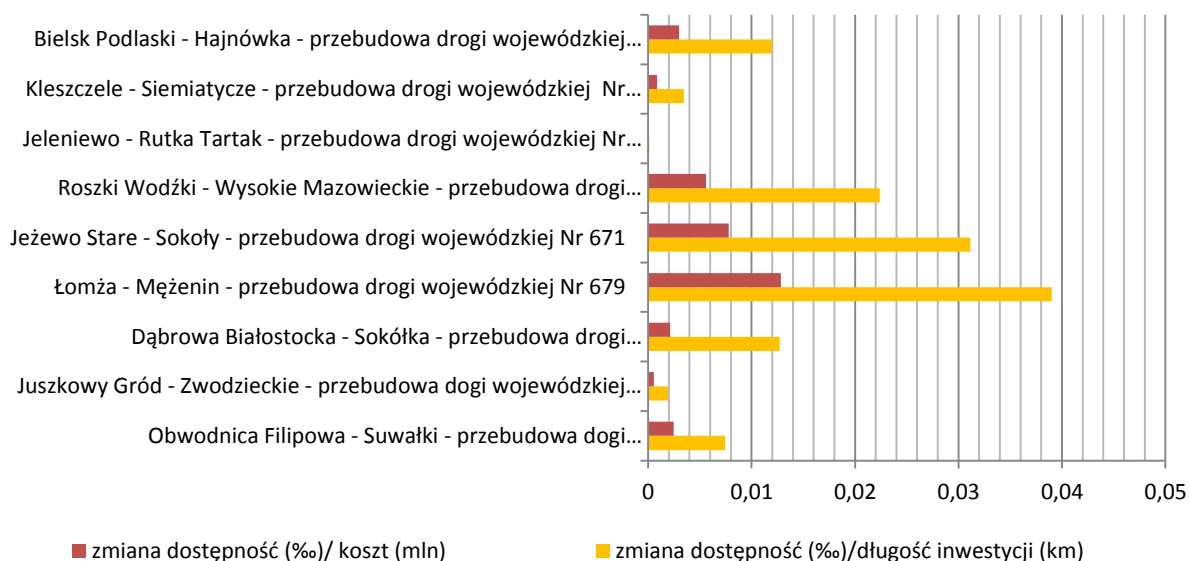
Z analizy zmian regionalnej dostępności wynika, że największa poprawa następuje dla tych inwestycji, których wpływ sięga dużych miast, w tym przede wszystkim Białegostoku. Z tego względu największa poprawa dostępności jest efektem przebudowy drogi wojewódzkiej nr 679 na odcinku między Łomżą a Mężeninem. W przeliczeniu na długość inwestycji, bardzo duże efekty daje również przebudowa drogi wojewódzkiej nr 671 na odcinku Jeżewo Stare – Sokoły, a w dalszej kolejności również Roszki Wodźki – Wysokie Mazowieckie – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 678. Efekty wszystkich wyżej wymienionych inwestycji postulowanych do realizacji sięgają znacznie dalej niż pozostałych i

obejmują swym zasięgiem dużą część województwa podlaskiego. Wyraźnie zaznaczają się obszary poprawy dostępności, przy czym dla inwestycji Łomża – Mężenin – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 679 poprawa dostępności następuje głównie w układzie równoleżnikowym, a dla pozostałych dwóch inwestycji są to rozległe tereny obejmujące swym zasięgiem również północne Podlasie.

Pozostałe inwestycje nie przynoszą dużych efektów zmian dostępności w skali całego województwa, jednak niektóre z nich mają duże znaczenie lokalne, a inne również – krajowe. Do inwestycji mających kluczowe znaczenie na poziomie krajowym należy inwestycja Kleszczele – Siemiatycze – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 693, która poprawia istotnie dostępność powiatów hajnowskiego i siemiatyckiego, ale z perspektywy krajowej jest najkrótszą trasą łączącą Białowieski Park Narodowy z Warszawą. Z kolei zmiana dostępności w wyniku realizacji odcinka Bielsk Podlaski – Hajnówka – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 689 byłaby z pewnością wyższa gdyby założyć jednoczesną realizację drogi ekspresowej S19 na odcinku między Białymstokiem a Bielskiem Podlaskim. W takim przypadku najkrótsza trasa z Hajnówki do Białegostoku mogłaby być realizowana przez Bielsk Podlaski, aczkolwiek dużo zależałoby od lokalizacji węzłów i ich dostępności od strony Hajnówki. W przypadku odcinka Juskowy Gród – Zwodzieckie – przebudowa drogi wojewódzkiej nr 687 ma on znaczenie głównie dla gmin przygranicznych, przede wszystkim – dla Narewki.

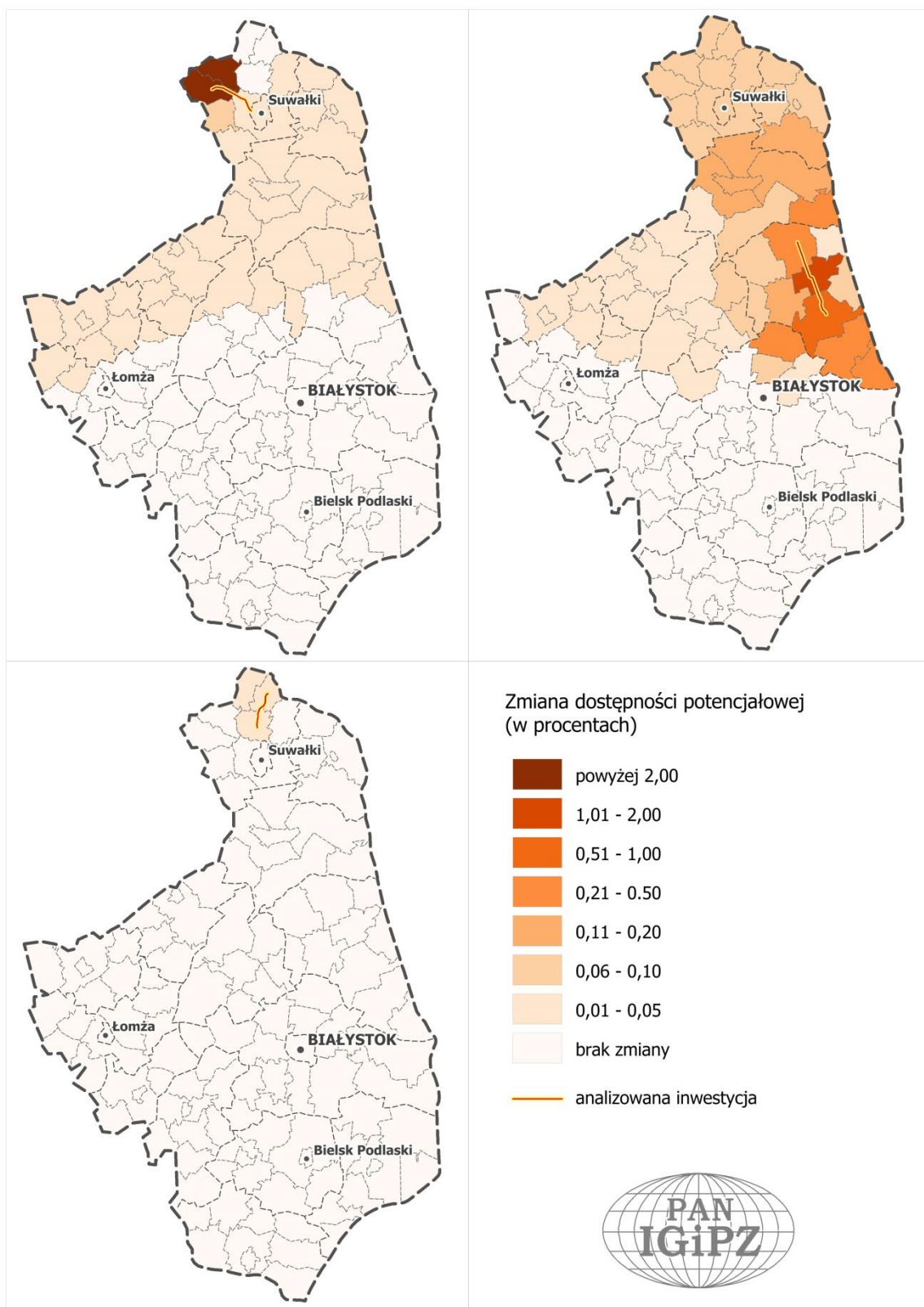
Tab. 18. Zmiana regionalnej dostępności w wyniku realizacji poszczególnych inwestycji na drogach wojewódzkich

	zmiana dostępności (%)	zmiana dostępność (%)/długość inwestycji (km)	zmiana dostępność (%)/ koszt (mln)
Obwodnica Filipowa - Suwałki - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 652	0,1391	0,0074	0,0025
Juskowy Gród - Zwodzieckie - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 687	0,0540	0,0019	0,0005
Dąbrowa Białostocka - Sokółka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673	0,3431	0,0127	0,0021
Łomża - Mężenin - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 679	1,1548	0,0390	0,0128
Jeżewo Stare - Sokoły - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671	0,5672	0,0312	0,0078
Roszki Wodźki - Wysokie Mazowieckie - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678	0,5065	0,0224	0,0056
Jeleniewo - Rutka Tartak - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655	0,0014	0,0001	0,0000
Kleszczele - Siemiatycze - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 693	0,1283	0,0035	0,0009
Bielsk Podlaski - Hajnówka - przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 689	0,2823	0,0120	0,0030

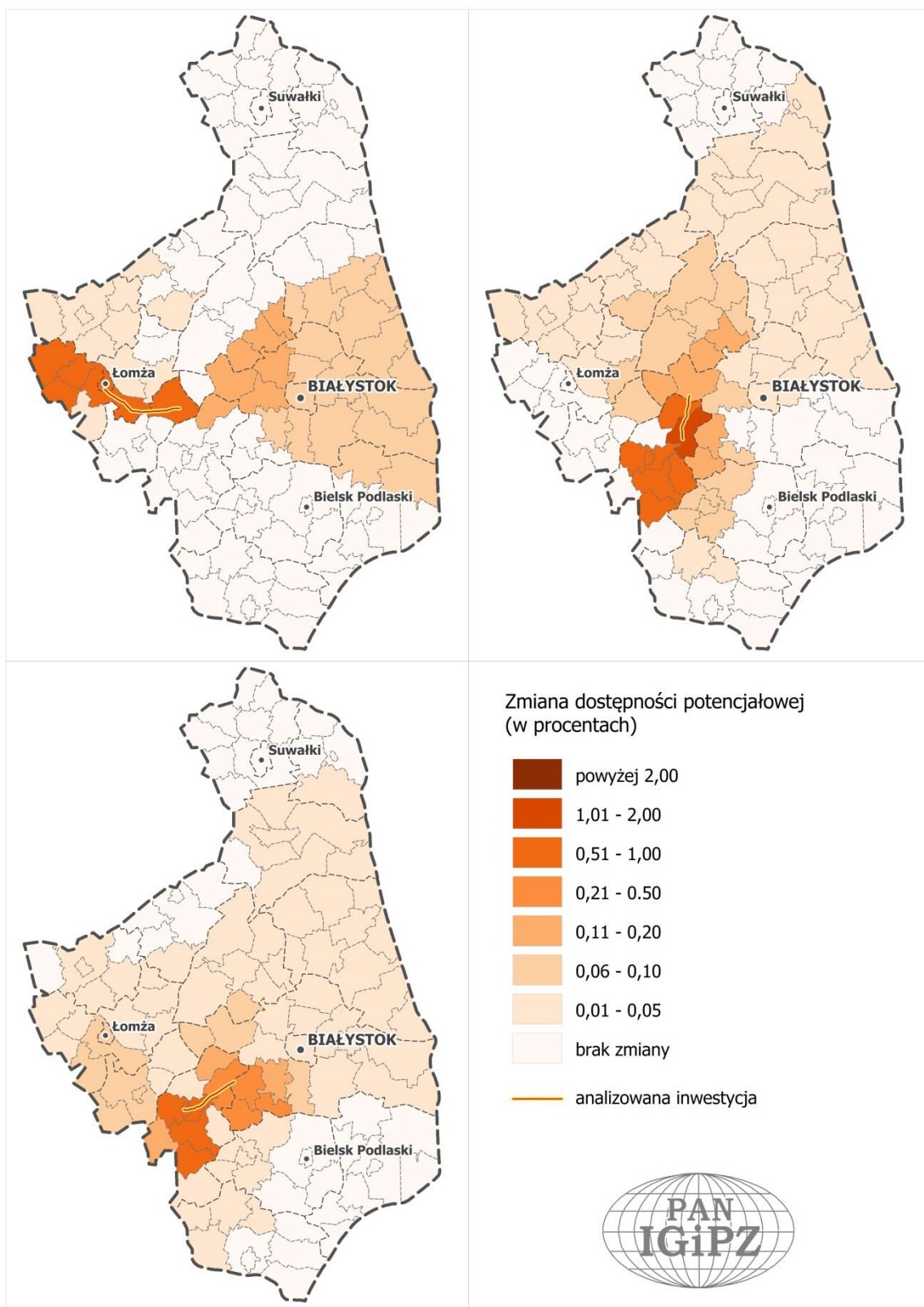


Ryc. 46. Zmiana regionalnej dostępności w wyniku realizacji poszczególnych inwestycji na drogach wojewódzkich (w przeliczeniu na koszt inwestycji oraz jej długość)

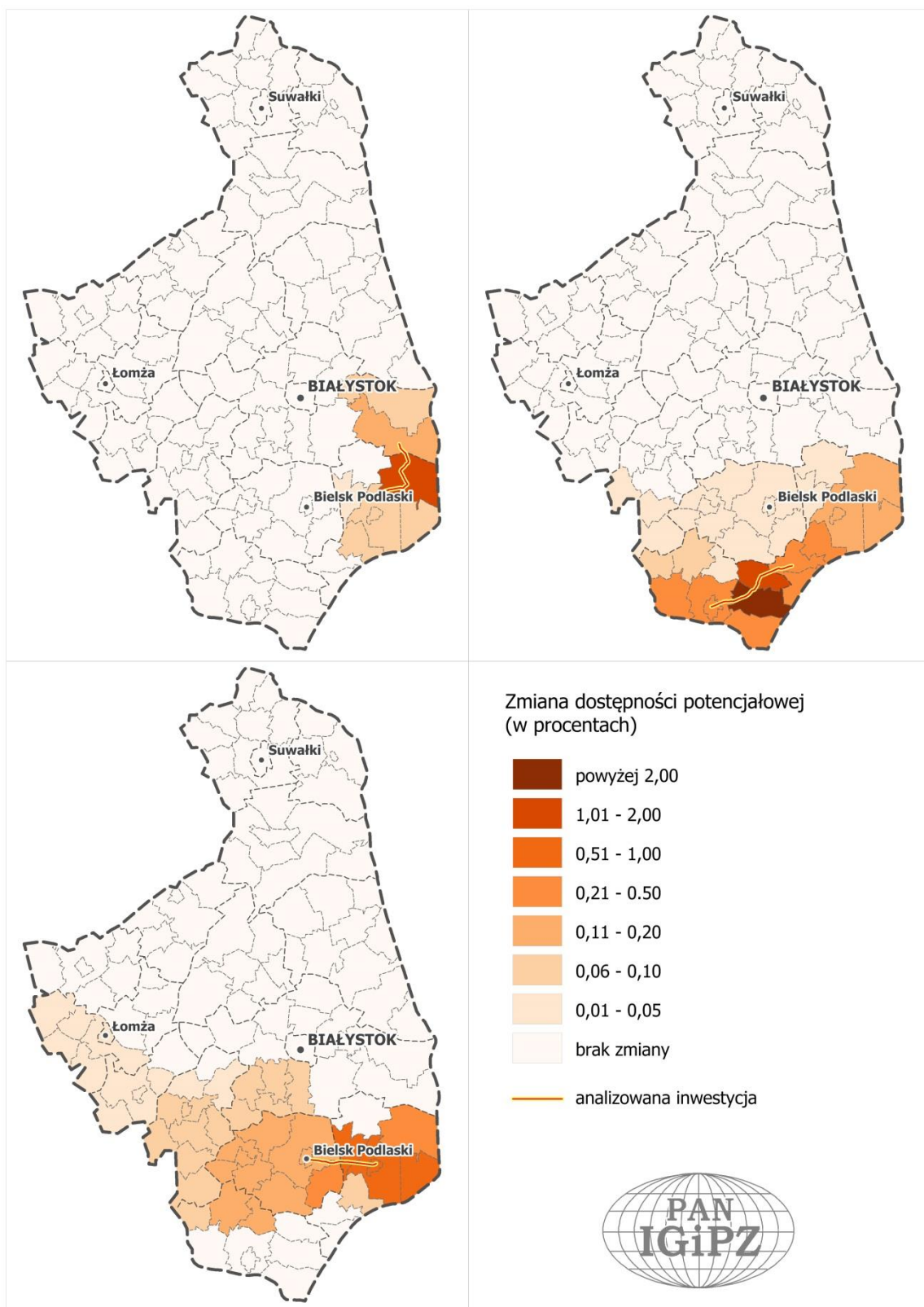
Inwestycja Dąbrowa Białostocka – Sokółka – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673 daje duże efekty na rozległym, ale dość rzadko zaludnionym terytorium. Dlatego, choć z punktu widzenia zmian dostępności, nie daje ona spektakularnych rezultatów, jest to dość ważna inwestycja, poprawiająca dostępność rozległego, peryferyjnego i przygranicznego obszaru i jej efekty nie ograniczają się tylko do paru gmin, lecz są widoczne również w północnej części województwa. Pozostałe inwestycje zlokalizowane w północnej części województwa w powiecie suwalskim, czyli obwodnica Filipowa – Suwałki – przebudowa dogi wojewódzkiej Nr 652 oraz odcinek Jeleniewo – Rutka Tartak – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655 mają głównie znaczenie lokalne, aczkolwiek dla gmin Filipów i Przerośl obwodnica Filipowa ma bardzo duże znaczenie. Ponadto w szerszym, międzywojewódzkim kontekście poprawiają dostępność również do celów podróży w województwie warmińsko-mazurskim. Lokalny charakter tych inwestycji jest powiązany z realizowaną w tamtych okolicach obwodnicą Suwałk i planowanym do realizacji ciągiem drogi ekspresowej S61, do której obie drogi mają podłączenie. Inwestycje te są zatem ważne z innych względów i mają na celu głównie poprawę dojazdu do S61 z peryferyjnych obszarów województwa.



Ryc. 47. Procentowa zmiana regionalnej dostępności w wyniku realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich w województwie podlaskim. Inwestycje: Obwodnica Filipowa – Suwałki – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 652, Dąbrowa Białostocka – Sokółka – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 673 oraz Jeleniewo – Rutka Tartak – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 655.



Ryc. 48. Procentowa zmiana regionalnej dostępności w wyniku realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich w województwie podlaskim. Inwestycje: Łomża – Mężenin –przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 679, Jezewo Stare – Sokoły – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 671 oraz Roszki Wodźki – Wysokie Mazowieckie – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 678.



Ryc. 49. Procentowa zmiana regionalnej dostępności w wyniku realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich w województwie podlaskim. Inwestycje: Juskowy Gród – Zwodzieckie – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 687, Kleszczele – Siemiatycze – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 693 oraz Bielsk Podlaski – Hajnówka – przebudowa drogi wojewódzkiej Nr 689.

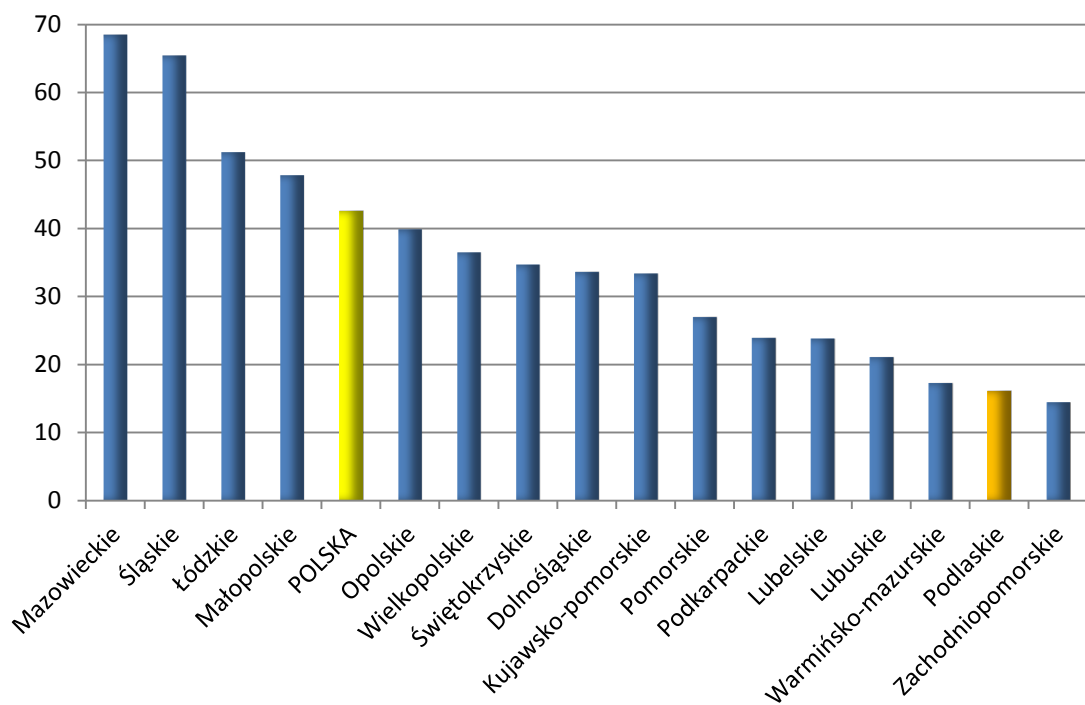
4.3. Dostępność kolejowa

Celem interwencji w Działaniu 4.2 RPOWP 2014-2020 (PI 7d) jest zwiększona dostępność transportowa regionu w ruchu kolejowym. Problemem infrastruktury kolejowej w regionie jest przede wszystkim jej bardzo zły stan techniczny, który powoduje, że na znacznej części sieci prędkości maksymalne maleją a czas przejazdu ulega wydłużeniu, co może prowadzić do niższej konkurencyjności kolei na rynku przewozowym. Dzięki inwestycjom prowadzącym do unowocześnienia tego środka transportu, ma on szansę odgrywać większą rolę szczególnie w przewozach towarowych.

Przywrócenie do 2023 r. przewozów w relacji Łomża – Białystok może stanowić potencjalnie atrakcyjną ofertę alternatywną wobec transportu samochodowego, jednak będzie możliwe dopiero po przeprowadzeniu rewitalizacji linii kolejowych nr 36 (odcinek Łapy – Śniadowo) oraz 49 (Śniadowo – Łomża). Inwestycja znajduje się na liście przedsięwzięć planowanych do sfinansowania ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 (lista w tab. 13). Dzięki środkom z tego samego funduszu możliwa będzie także reaktywacja przewozów między Hajnówką a Białowieżą – miejscowości o dużych walorach turystycznych. Inwestycje kolejowe mogą skutkować zmianą udziału kolei w realizowanych przewozach na poszczególnych relacjach co jest zgodne z filozofią polityki transportowej realizowanej w Unii Europejskiej. Wskazana jest ponadto rozbudowa infrastruktury przeładunkowej, umożliwiającej obsługę pociągów intermodalnych w bezpośrednim ruchu międzynarodowym. Służyć temu może m.in. planowana w ramach RPOWP 2014-2020 rewitalizacja szerokotorowej linii nr 923 (Bufałowo – Bufałowo Wsch.), linii nr 57 (Kuźnica Białostocka – Gieniusze) oraz linii nr 59 (Granica Państwa – Chryzanów).

4.4. Dostępność międzygałęziowa

Wartość wskaźnika WMDT syntetycznego (według prognozowanego stanu na koniec roku 2023) wynosiła 16,14, co stanowiło poprawę względem 2015 r. o ponad 27% (ryc. 50). W relacji do średniej krajowej wskaźnik w 2023 r. wyniósł 37,92% średniej krajowej, co również jest poprawą w relacji do analogicznego wskaźnika w 2015 r. Duża poprawa dostępności województwa podlaskiego to efekt przede wszystkim planowanej do realizacji drogi ekspresowej nr 61, a w mniejszym stopniu również innych inwestycji drogowych, w tym na drogach wojewódzkich oraz kolejowych.



Ryc. 50. Syntetyczny Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej WMDT w 2023 r. dla poszczególnych województw, ze wskazaną średnią dla Polski

4.5. Kierunki interwencji

Celem interwencji winno być tworzenie warunków, zarówno do integralności sieci transportowej województwa z krajowym układem komunikacyjnym, jak i komplementarności różnych rodzajów transportu, a przede wszystkim drogowego i kolejowego.

Znane są już działania z zakresu infrastruktury transportowej planowane w regionie przez administrację państwową. Zgodnie z zatwierdzonym Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, na liście podstawowej znalazły się projekty budowy dróg ekspresowych S8 i S61. Na terenie województwa przewidziano budowę trzech odcinków S8, tj. gr. woj. mazowieckiego – Zambrów, Wiśniewo – Mężenin i Mężenin – Jeżewo. Na wszystkich trzech odcinkach roboty drogowe już trwają.

W odniesieniu do S61 przewidziano budowę odcinków: od obwodnicy Augustowa do granicy państwa z podziałem na dwa etapy (obwodnicę Suwałk i odc. Suwałki – Budzisko) oraz od Ostrów Mazowiecka do obwodnicy Augustowa również z podziałem na dwa etapy (Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn z obwodnicą Łomży i Szczuczyn – Raczki).

Władze samorządowe województwa podlaskiego zabiegają o przyśpieszenie prac nad budową wszystkich odcinków drogi ekspresowej S19 znajdujących się na terenie województwa podlaskiego (zadania zapisane wśród przedsięwzięć warunkowych Kontraktu Terytorialnego dla Województwa Podlaskiego, których realizacja jest uzależniona m.in. od dostępności środków finansowych), a zwłaszcza jej odcinka między Bielskiem Podlaskim a węzłem „Białystok Zachód” w ramach którego miałyby powstać, długo oczekiwana Południowa Obwodnica Białegostoku.

W ostatnich latach dokonano przebudów wielu odcinków dróg wojewódzkich o łącznej długości ok. 170 km, które stworzyły nową jakość powiązań komunikacyjnych w regionie, spełniających oczekiwane standardy techniczne i użytkowe. Ten potencjał należy bezwzględnie wykorzystać zarówno poprzez kontynuację modernizacji tych ciągów drogowych, jak i rozbudowę sieci dróg z nimi powiązanych.

W obecnej perspektywie finansowej ma być też zmodernizowana znaczna część infrastruktury kolejowej, składającej się na towarową i pasażerską sieć bazową i kompleksową TEN-T. W ramach tych przedsięwzięć przewidziano modernizację linii E-75 na odcinku Sadowne – Białystok, stanowiącej fragment sieci bazowej. Nie wyklucza się możliwości przeprowadzenia dalszych prac modernizacyjnych w ciągu ww. linii E-75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa) oraz prac renowacyjnych na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa) stanowiącej sieć kompleksową.

Na liście projektów kolejowych o znaczeniu makroregionalnym⁵ znalazły się prace na liniach kolejowych:

- nr 32 na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki),
- nr 31 na odcinku gr. województwa – Czeremcha – Hajnówka,
- nr 52 Lewki – Hajnówka,

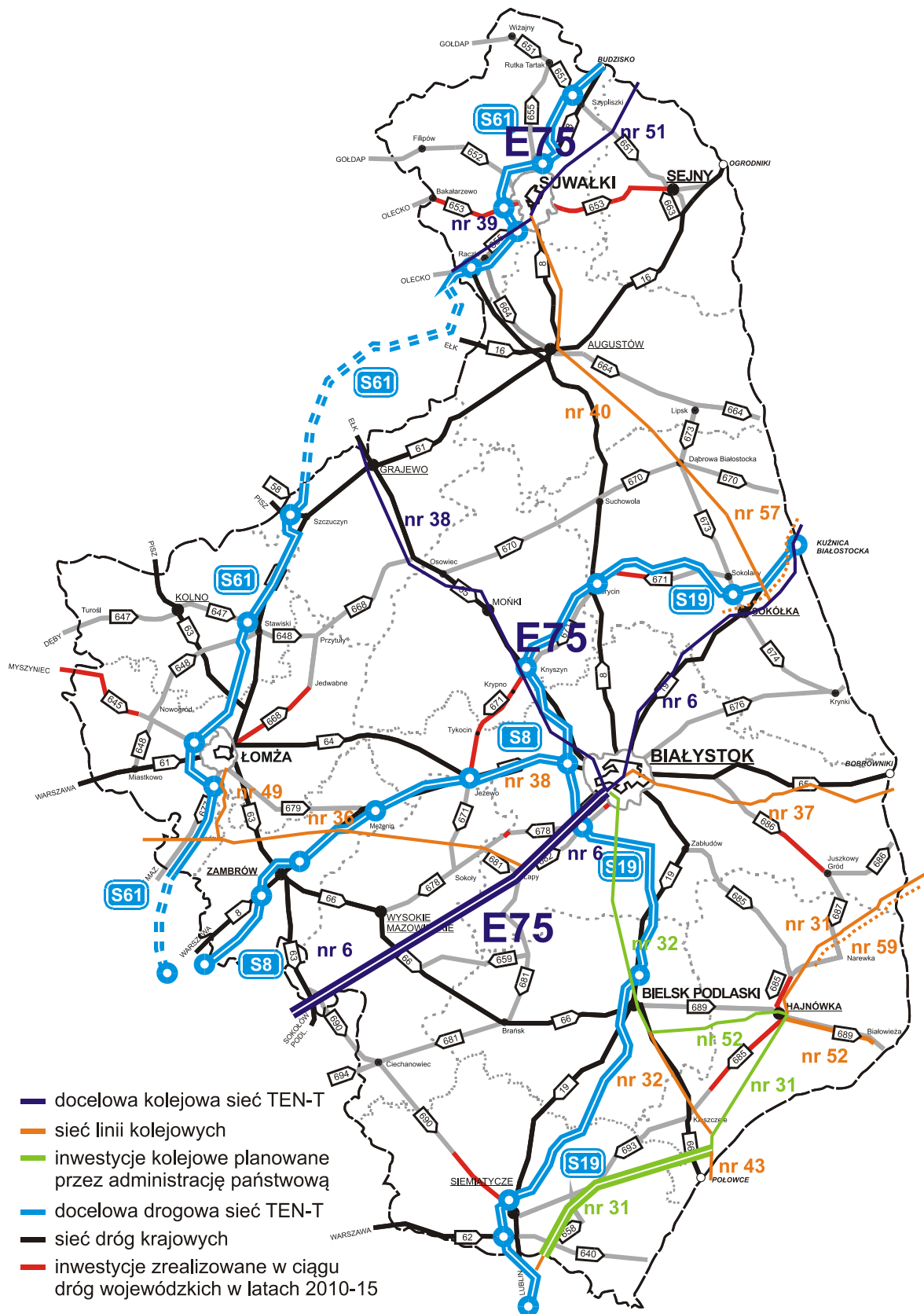
które planuje się zrealizować ze środków Programu Operacyjnego Polska Wschodnia.

Beneficjentem tych przedsięwzięć będzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wszystkie planowane, ww. projekty z zakresu infrastruktury transportowej razem z istniejącą siecią komunikacyjną, w tym wdrożonymi w latach 2010-2015 projektami drogowymi, stanowią układ odniesienia (ryc. 51) dla rozwoju systemu transportowego go uzupełniającego. Docelowo należy stworzyć spójny, kompletny i odpowiadający potrzebom regionalny układ transportowy.

⁵ Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)

Adresatem interwencji będzie zatem ta część infrastruktury transportowej województwa, która poprawia zewnętrzną dostępność regionu i wzmacnia jego wewnętrzne powiązania komunikacyjne.



Ryc. 51. Układ odniesienia do planowanych inwestycji z zakresu transportu w regionie (opracowanie własne)

4.6. Wnioski i rekomendacje

Sytuacja oraz potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej na terenie województwa podlaskiego mają charakter szczególny względem innych regionów kraju, a nawet względem innych województw Polski Wschodniej. Odmienność uwarunkowań wynika w pierwszej kolejności z:

- zachodzących procesów demograficzno-osadniczych (koncentracja ludności, depopulacja obszarów wiejskich);
- silnego, a jednocześnie uwarunkowanego geopolitycznie, obciążenia tranzytowym ruchem drogowym pojazdów ciężkich oraz odmiennych kierunków powiązań handlowych poszczególnych części województwa;
- znacznej powierzchni obszarów objętych różnymi formami ochrony przyrody.

Jednocześnie relatywnie niski udział w tworzeniu krajowego PKB oraz ułomności rynku pracy powodują, że infrastruktura transportowa musi w województwie podlaskim nie tylko odpowiadać na istniejący popyt ze strony przewoźników. Celem jej rozbudowy jest także realizacja zadań polityki regionalnej poziomu krajowego i europejskiego. Wskaźnikami pozwalającymi na monitorowanie tych zadań są wskaźniki dostępności przestrzennej. Umożliwiają one ocenę na ile na poziomie regionu oraz struktur lokalnych spełniony jest warunek konieczny rozwoju społeczno-gospodarczego, za jaki uważa się odpowiednie wyposażenie w infrastrukturę transportową.

Część diagnostyczna oraz prognostyczna *Planu* pozwalają na wyciągnięcie kilku wniosków ogólnych, mogących być podstawą dla formułowania konkretnych celów polityki transportowej w regionie, w tym na terenie miast – ośrodków subregionalnych. Do wniosków takich zaliczyć należy następujące stwierdzenia:

- Zachodzące procesy demograficzne, w tym ruchy migracyjne powodują, że w województwie podlaskim wzrasta potrzeba rozwoju sieci transportowych doprowadzających ruch do Białegostoku oraz w mniejszym stopniu do trzech ośrodków subregionalnych. Jednocześnie stopniowo maleją potrzeby transportowe niektórych stref peryferyjnych. Powinno to mieć wpływ na, terytorialnie zróżnicowaną, skalę podejmowanych inwestycji transportowych. Zróżnicowanie może także dotyczyć pojedynczych inwestycji, których parametry mogą być różne na odcinkach bliskich i bardziej odległych od istotnych potencjałów ruchotwórczych. Procesy demograficzne lokalnie zmniejszają potrzeby inwestycyjne, zwiększając jednocześnie zapotrzebowanie na działania organizacyjne w transporcie (transport publiczny na terenach słabiej zaludnionych, rozwiązania intermodalne).
- W ujęciu gospodarczym (transport towarów) czynnikami kształtującymi popyt na nową infrastrukturę są tranzyt z kierunku wschodniego oraz położenie miejsc produkcji, a także kierunki ich powiązań ekonomicznych. Część centralna, zachodnia i południowa województwa charakteryzuje się silnymi relacjami gospodarczymi z Europą Zachodnią (przede wszystkim Białystok, Bielsk Podlaski). Część północna i wschodnia jest ponadprzeciętnie związana z partnerami wschodnimi, w tym przede wszystkim z Litwą, Rosją i Białorusią. Istniejący rozkład powiązań może być przesłanką dla podejmowania inwestycji łączących południe województwa z przyszłą autostradą A2, a także dla działań poprawiających dostęp z północy regionu do granicy białoruskiej.
- Sytuacja transportowa województwa zmienia się na skutek dużych inwestycji drogowych i (w mniejszym stopniu) kolejowych podejmowanych na szczeblu centralnym. Inwestycje te realizowane są sekwencyjnie. Obecnie powstaje droga ekspresowa S8 w kierunku Warszawy. W kolejnym etapie do roku 2023 zrealizowana powinna zostać droga S61 z Ostrowi Mazowieckiej przez Łomżę do Suwałk i Budziska na granicy z Litwą. Najprawdopodobniej dopiero w trzeciej kolejności (po roku 2023) powstaną droga S19 (w tym ekspresowa obwodnica Białegostoku) oraz sąsiadujący z regionem wschodni odcinek autostrady A2, zaś jeszcze później w województwie warmińsko-mazurskim trasa S16 z Ełku do Olsztyna.

Równolegle już obecnie modernizowana jest linia kolejowa Warszawa-Białystok, zaś w kolejnych latach przebudowie podlegać będzie trasa z Białegostoku przez Grajewo i Suwałki do granicy z Litwą jako *Rail Baltica*. Etapy przedsięwzięć krajowych mają wpływ na rolę oraz efektywność poszczególnych inwestycji poziomu wojewódzkiego. Ich wzajemna koordynacja jest kluczowa dla prowadzenia skutecznej polityki transportowej. Układ docelowy sieci krajowej (*de facto* 2030+) nie powinien być zatem jedynym wyznacznikiem dla podejmowanych obecnie inwestycji regionalnych. Konieczne jest uwzględnianie stanów przejściowych, gdyż mogą one w praktyce determinować rozkłady ruchu utrzymujące się przez okres najbliższych 10-15 lat.

- relacjach zewnętrznych regionu w pierwszej kolejności decydują powiązania transportowe z Warszawą, a poprzez nią z resztą Polski oraz z Europą. Dominacja roli kierunku warszawskiego jest zdecydowanie większa niż w innych województwach Polski Wschodniej. Rozprowadzenie ruchu z dróg S8 i przyszłej S61 staje się tym samym jednym z głównych zadań polityki inwestycyjnej poziomu regionalnego, a także inwestycji w miastach subregionalnych. Jednocześnie inwestycje podejmowane w południowej części regionu muszą brać pod uwagę plany odnośnie ewentualnej realizacji wschodniego odcinka autostrady A2, jako alternatywnego powiązania z Warszawą i Polską centralną.
- Perspektywicznie drugim istotnym kierunkiem krajowym jest powiązanie z Gdańskiem (a za jego pośrednictwem ze Skandynawią), z wykorzystaniem planowanej od niedawna drogi ekspresowej S16 Ełk-Olsztyn (w województwie warmińsko-mazurskim). Zwiększa to znaczenie obecnej drogi krajowej DK65 z Białegostoku do Ełku, także jako alternatywy dla trasy przez Augustów w relacjach Białystok-Suwałki. Z głównych kierunków krajowych w stronę województw sąsiednich relatywnie najmniej istotnym pozostaje kierunek lubelski.
- W transporcie międzynarodowym najważniejszym pozostaje obecnie kierunek litewski. Zmiana przebiegu *Via Baltica* (wcześniej planowanej trasą przez Białystok) spowodowała pogorszenie docelowych relacji stolicy województwa z krajami bałtyckimi. Jest to dodatkowa przesłanka za ewentualnym podnoszeniem rangi drogi DK65. Jednocześnie układ drogowy Białegostoku pozostaje w faktycznym (oraz potencjalnym) oddziaływaniu ruchu pojazdów tak osobowych, jak i ciężarowych z Białorusi. Konieczne jest branie pod uwagę skokowych zmian w natężeniu i rozkładzie tego ruchu (elastyczność planów inwestycyjnych).
- Transport kolejowy w regionie pełni obecnie ograniczoną rolę. Zmiany w tym zakresie są z jednej strony pożądane, ale z drugiej bardzo kosztowne. Istotnym uwarunkowaniem pozostaje także depopulacja obszarów wiejskich. Z punktu widzenia komunikacji pasażerskiej oznacza to potrzebę koncentracji środków na inwestycjach najważniejszych obsługujących ruch dalekobieżny, w tym turystyczny (np. reaktywacja połączenia do Białowieży) oraz takich, które mogą przyczynić się do zmian modalnych (zwiększenia roli transportu publicznego) na obszarach gęsto zaludnionych. W przypadku przewozów towarowych jako szczególnie istotne wskazać należy zwiększenie roli rozwiązań intermodalnych, zwłaszcza w transporcie międzynarodowym (inwestycje związane z rozbudową terminali przeładunkowych).
- Większość kolejowych przewozów pasażerskich odbywa się w obrębie dwóch linii kolejowych o znaczeniu krajowym (nr 6 i 38), łączących się na stacji węzłowej Białystok. Przeważająca część terytorium województwa nie posiada dogodnego dostępu do kolejowych połączeń pasażerskich. Nie sprzyja temu najniższa w kraju gęstość sieci.
- faktycznym znaczeniem transportu kolejowego w regionie zadecyduje powodzenie modernizacji ciągu linii kolejowych składających się na trasę *Rail Baltica*. Potoki ruchu kolejowego towarowego są niewspółmiernie małe w relacji do drogowego ruchu ciężarowego.
- W ujęciu międzygałęziowym (wskaźnik WMDT II) podlaskie należy do najślabiej dostępnych regionów Polski. Składają się na to relatywnie niski potencjał demograficzny i ekonomiczny, peryferyjne położenie oraz braki infrastrukturalne. Rozwój infrastruktury transportowej na terenie województwa oraz poza jego terenem (w województwach sąsiednich, w tym zwłaszcza w mazowieckim) jest, w ujęciu średniookresowym, jedynym sposobem poprawy dostępności.

- Województwo podlaskie jest, ze względu na swoje peryferyjne położenie oraz niewystarczającą długość dróg wyższych klas, jednym z najslabiej dostępnych drogowo województw w Polsce. W ujęciu krajowym istnieją duże różnice w wartościach wskaźników między relatywnie dobrze dostępną południowo-zachodnią częścią województwa a Suwalszczyzną. Najwyższa dostępność cechuje gminy położone wzdłuż drogi krajowej nr 8, z kolei najslabiej dostępne są powiaty suwalski i sejneński oraz część gmin położonych wzdłuż granicy z Białorusią. W ujęciu regionalnym najlepiej dostępny jest Białystok, a dostępność maleje wraz z oddalaniem się od stolicy województwa we wszystkich kierunkach.
- Czas podróży samochodem osobowym do najbliższego ośrodka regionalnego lub subregionalnego dla 98% mieszkańców regionu wynosi mniej niż 60 minut, zaś dla blisko 70% mniej niż 30 minut. Oznacza to, że rozwój rynków pracy w Białymstoku, Suwałkach, Łomży i Bielsku Podlaskim może potencjalnie oddziaływać pozytywnie na sytuację w prawie całym województwie. Wysoki poziom wymienionych wskaźników wynika po części z koncentracji demograficznej i niskiej gęstości zaludnienia obszarów peryferyjnych. Jeśli jako standard dostępu do usług wyższego rzędu przyjmiemy dojazd w przeciągu 90 minut, to warunek ten spełniony jest obecnie dla 87% mieszkańców województwa (czas dojazdu do Białegostoku). Poza izochroną 90 minut pozostają powiaty suwalski i sejneński. Jest to ważna przesłanka dla inwestycji transportowych na kierunku północ-południe, względnie dla wzmocnienia funkcji subregionalnych w Suwałkach (wskazanie mocniejsze niż w przypadku Łomży i Bielska Podlaskiego).
- Najlepszą dostępnością kolejową charakteryzują się gminy zlokalizowane wzdłuż linii kolejowej Warszawa-Białystok. Najslabiej dostępna jest Suwalszczyzna oraz powiat kolneński. Rozkład dostępności kolejowej jest zdeterminowany niską gęstością sieci i przebiegiem głównych linii. Ogranicza to również możliwości spektakularnej poprawy wartości wskaźników na drodze inwestycji wewnątrzregionalnych. Dlatego muszą być one zlokalizowane na odcinkach stanowiących wąskie gardła systemu, a także tam gdzie możliwa jest ich dobra integracja z innymi gałęziami transportu.
- Inwestycje podejmowane na poziomie dróg wojewódzkich nie przynoszą tak spektakularnych zmian dostępności całego regionu jak inwestycje na drogach ekspresowych. Mimo to mają one duże znaczenie w układach subregionalnych i lokalnych. Największe i jednocześnie najbardziej rozległe przestrzennie przyrosty dostępności drogowej w wyniku planowanych inwestycji regionalnych oczekiwane są na wschód oraz południowy-wschód od Białegostoku. Jest to efekt kumulacji efektów modernizacji dróg wojewódzkich oraz inwestycji usprawniających przejazd przez stolicę regionu. W ujęciu regionalnym zauważalna jest także poprawa dostępności na południowy-zachód od Białegostoku, a także w subregionie zachodnim (rejon Łomży).
- Wykonane symulacje dowodzą, że planowane inwestycje regionalne przyczynią się w pierwszej kolejności do poprawy dostępności do Białegostoku, a tym samym do zwiększenia liczby ludności zamieszkałej w obrębie izochrony 60-minutowej miasta. Zasięg analogicznych izochron wokół pozostałych badanych ośrodków subregionalnych także ulegnie zwiększeniu, ale z uwagi na niższą gęstość zaludnienia ich efekt dla rozszerzenia rynków pracy będzie umiarkowany.
- Spośród inwestycji, dla których wykonano symulacje szczegółowe największa oczekiwana poprawa dostępności nastąpi w wyniku przedsięwzięć doprowadzających ruch do dużych ośrodków, w tym przede wszystkim do Białegostoku.
- Ewentualna modernizacja polegająca na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 693 na odcinku Kleszczele – Siemiatycze poprawia dostępność krajową powiatów hajnowskiego i siemiatyckiego (najkrótsza trasa łącząca Białowieski Park Narodowy z Warszawą). Jej efekt byłby jeszcze większy w przypadku realizacji wschodniego odcinka autostrady A2 w sąsiednim województwie mazowieckim. Podobnie droga nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka byłaby bardziej efektywna w sytuacji równoległej budowy drogi ekspresowej S19 na odcinku między

Białymstokiem a Bielskiem Podlaskim. Jednocześnie należy podkreślić, że efekt obu wymienionych inwestycji jest bardzo rozległy przestrzennie.

- Inne badane inwestycje planowane, w szczególności przedsięwzięcia położone w północnej części regionu mają znaczenie bardziej lokalne, choć niektóre z nich przynoszą spektakularne zmiany poziomu wskaźnika dostępności. Są to jednak zmiany ograniczone do jednej gminy.

Przyjęte kierunki rozwoju układu transportowego województwa podlaskiego w poszczególnych sektorach transportu uwzględniają obecnie obowiązujące europejskie, krajowe i regionalne ramy strategiczne. W szczególności są spójne z założeniami i celami strategicznymi przyjętymi w *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020*. Proponowany rozwój sieci drogowej jest w pełni komplementarny z działaniami, które planowane są do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Dotyczy to w szczególności obwodnicy Księżyna.

Reasumując wskaźniki dostępności tak potencjałowej, jak i czasowej (skumulowanej) są dogodnym narzędziem uzupełniającym do ewaluacji *ex-ante* planowanych projektów drogowych. Dotyczy to przede wszystkim zadań większych, realizowanych na poziomie regionalnym. Jednocześnie dużą rolę odgrywać muszą także wskaźniki funkcji drogi, w tym szczególnie wskaźniki związane z obsługą określonych potencjałów ruchotwórczych, takich jak duże zakłady pracy (produkcyjne oraz usługowe, w tym publiczne), uczelnie, atrakcje turystyczne, węzły transportowe, centra handlowe. Szczegółową propozycję kryteriów wyboru projektów drogowych na poziomie wojewódzkim przedstawiono w załączniku nr 1.

Odrębnym problemem jest wskazanie ramowych zasad, które mogą posłużyć do wyboru ostatecznych kryteriów decydujących o ewentualnej realizacji projektów drogowych w trzech ośrodkach subregionalnych (Łomża, Suwałki, Bielsk Podlaski). Zasady te powinny mieć zarówno charakter dopuszczający (warunki brzegowe), jak i rankingowy (ewentualna bonitacja). Kryterium dopuszczającym powinien być brak możliwości realizacji inwestycji w ramach innych programów (względnie w ramach RPOWP 2014-2020, ale w trybie pozakonkursowym) oraz spełnienie warunków określonych w Umowie Partnerstwa / Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 (opisane we Wstępie w punkcie 1.3). Ewentualne rangowanie projektów, które spełniają warunki dopuszczające powinno w pierwszej kolejności opierać się na wypełnieniu następujących celów transportowych poziomu lokalnego:

- poprawa dostępności z ośrodków subregionalnych do dróg ekspresowych (z preferencją dla dróg istniejących lub planowanych do równoległej realizacji), względnie do innych dróg krajowych;
- tworzenie układów obwodowych usprawniających przejazd przez miasta na kierunkach, gdzie układy takie nie powstały lub nie powstają równoległe na sieci dróg krajowych;
- obsługa dużych potencjałów ruchotwórczych (szczególnie zakładów pracy czy centrów handlowych);
- dowiązanie stref przemysłowych i terenów inwestycyjnych do układu transportowego w miastach subregionalnych;
- likwidacja wąskich gardeł miejskiego systemu transportowego (skrzyżowania jednopoziomowe z siecią kolejową, szczególnie obciążone ruchem skrzyżowania).

Ponadto o szansach realizacyjnych poszczególnych inwestycji miejskich decydować powinna komplementarność z innymi inwestycjami drogowymi. W pierwszej kolejności dotyczy to inwestycji już zrealizowanych (perspektywy 2004-2006 oraz 2007-2013), zaś w drugiej przedsięwzięć realizowanych równoległe w ramach innych programów operacyjnych.

5. SYSTEM REALIZACJI

5.1. Potencjał administracyjny i podział kompetencji

5.1.1. Układ podmiotowy

Instytucją odpowiedzialną za opracowanie i wdrażanie regionalnego planu transportowego jest Zarząd Województwa Podlaskiego, wykonujący zadania województwa przy pomocy odpowiednich Departamentów Urzędu Marszałkowskiego i wojewódzkich samorządowych jednostek organizacyjnych. Kluczową rolę w skutecznym wdrażaniu regionalnego planu transportowego, a w konsekwencji zbudowaniu oczekiwanego, efektywnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportu w regionie odegra koordynacja działań i współpraca różnych podmiotów odpowiedzialnych za jego kształtowanie. Zakres przewidywanej interwencji, określony w *Planie*, z góry zakłada konieczność współdziałania ze sobą różnych podmiotów, w tym przede wszystkim władz państwowych, jednostek samorządu terytorialnego oraz zarządców infrastruktury drogowej i kolejowej, które będą współuczestniczyły w realizacji inwestycji z dziedziny transportu na obszarze województwa.

Rola głównego koordynatora działań z zakresu budowy i modernizacji infrastruktury transportowej, z racji ustawowych uprawnień do:

- prowadzenia polityki rozwoju województwa, na którą składa się m.in. utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim oraz pozyskiwanie i łączenie środków finansowych: publicznych i prywatnych, w celu realizacji zadań z zakresu użyteczności publicznej;
- wykonywania zadań publicznych o charakterze wojewódzkim w zakresie zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, transportu zbiorowego i dróg publicznych oraz bezpieczeństwa,

przypada Samorządowi Województwa Podlaskiego.

Samorząd Województwa, przy realizacji polityki rozwoju, współpracuje w szczególności z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego (powiaty, gminy) z obszaru województwa, jak i administracją rządową, w tym z Wojewodą Podlaskim. Istotą tej współpracy jest zarówno synchronizacja działań własnych administracji różnego szczebla nad tworzeniem spójnego systemu transportowego, jak i świadome i efektywne współuczestnictwo (nawet w zakresie postępowań administracyjnych) we wspólnie podejmowanych przedsięwzięciach transportowych.

Za budowę nowoczesnej i odpowiadającej faktycznym potrzebom sieci transportowej odpowiedzialne są podmioty zarządzające tą infrastrukturą. Do oceny jej jakości w aspekcie bezpieczeństwa publicznego włączone zostaną instytucje kompetentne w tej dziedzinie. Udział w pracach nad wdrażaniem rozwiązań transportowych będą również mieli organizatorzy transportu, na barkach których spoczywa zadanie przygotowania i zapewnienia spójnej i atrakcyjnej jakościowo oferty przewozowej w odniesieniu zarówno do osób, jak i towarów.

5.1.2. System instytucjonalny w sektorze drogowym

Organem administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządca drogi.

W realiach województwa, poza miastami na prawach powiatu, zarządcą dróg krajowych jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, wojewódzkich – Zarząd Województwa Podlaskiego, powiatowych – zarządy powiatów, a gminnych wójtowie (burmistrzowie).

W granicach miast na prawach powiatu (Białystok, Łomża i Suwałki), zarządcami wszystkich dróg publicznych są prezydenci miast.

Zarządcy dróg mogą wykonywać swoje obowiązki przy pomocy jednostki organizacyjnej, będącej zarządem drogi, utworzonej przez stosowny organ stanowiący (sejmik województwa, radę powiatu lub gminy) lub poprzez określone komórki organizacyjne i upoważnionych pracowników do załatwiania spraw w jego imieniu, w ustalonym zakresie.

W praktyce zatem, w województwie podlaskim drogami krajowymi administruje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, wojewódzkimi – Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, powiatowymi – zarządy dróg powiatowych, a gminnymi ustawowi zarządcy przy pomocy upoważnionych pracowników i komórek organizacyjnych.

GDDKiA Oddział w Białymstoku jest jednostką organizacyjną administracji państwowej z największym, historycznie uwarunkowanym (powstała na bazie funkcjonującej w latach 1975 – 1998 Dyrekcji Okręgowej Dróg Publicznych w Białymstoku), doświadczeniem w regionie. W obszarze przygotowania i realizacji inwestycji działa ona na podstawie wypracowanych centralnie i stale udoskonalanych regulacji wewnętrznych w postaci: procedur, programów, wzorców i wytycznych, zapewniających merytorycznie poprawny, a co najważniejsze skuteczny proces wdrażania projektów współfinansowanych ze środków europejskich. Głównym zadaniem Oddziału w najbliższych latach będzie sfinalizowanie budowy drogi ekspresowej S8 na odcinku Wyszków – Białystok oraz przygotowanie do realizacji i realizacja budowy drogi ekspresowej S61. Ważna też jest kontynuacja prac nad dokumentacją projektową dotyczącą budowy drogi ekspresowej S19.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, jako samorządowa jednostka organizacyjna, utworzony został przez Sejmik Województwa Podlaskiego w roku 1999. Obecnie dysponuje on porównywalnym do Oddziału GDDKiA, potencjałem organizacyjnym i kadrowym, umożliwiającym płynne przeprowadzenie pełnego procesu budowlanego w odniesieniu do infrastruktury drogowej, od koncepcji i projektów studialnych do realizacji włącznie. Zarząd ten odpowiada za plany rozwoju sieci transportowej o znaczeniu regionalnym w latach 2015-2020 (z perspektywą do roku 2030). Do jego kompetencji należy zarówno przygotowanie do realizacji projektów drogowych, jak i ich urzeczywistnienie, stąd wiadomo, że w sektorze drogownictwa to właśnie ten zarząd dróg, działający na rzecz Województwa Podlaskiego, będzie jednym z największych beneficjentów środków UE, głównie w ramach programu regionalnego, ale też innych, dostępnych programów operacyjnych.

Sprawne i umiejętne wykorzystanie dofinansowania winno mu zapewnić zdobyte doświadczenie w perspektywie finansowej 2007-2013 w postaci wdrożenia 15-tu projektów drogowych (zrealizowana budowa, przebudowa i rozbudowa ok. 170 km dróg) oraz zidentyfikowania problemów, które występowały w tych procesach budowlanych i podjęcia działań zmierzających do ich wyeliminowania.

Analiza doświadczeń z realizacji projektów drogowych w latach 2007-2013 wskazuje, że najistotniejsze problemy dotyczyły:

- na etapie opracowywania dokumentacji projektowej i uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej: procedur uzyskiwania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych oraz

decyzji ZRID, niskiej jakości i nieterminowości opracowań studyjnych i projektowych, blokowania procesu budowlanego przez środowiska społeczne niezadowolone z lokalizacji i zakresu inwestycji,

- na etapie udzielenia zamówienia publicznego: trudności w określaniu warunków zamówienia oraz kryteriów oceny ofert zapewniających efektywne wykonanie inwestycji, ustalenia czy rzeczywiście oferta zawiera rażąco niską cenę, długotrwałych procedur odwoławczych prowadzących do skrócenia czasu na realizację zamówienia,
- na etapie realizacji robót i ich odbioru: nieterminowego przedkładania i nieprzestrzegania obowiązujących harmonogramów robót, uzgadniania zakresu i wyceny robót dodatkowych lub zamiennych, których konieczność wykonania wynikała w trakcie robót, skuteczności nadzoru inwestorskiego i jego współpracy z Zamawiającym czy egzekwowania napraw wynikających ze stwierdzonych przy odbiorze robót nieprawidłowości.

Wszystkie powyższe, zidentyfikowane problemy objęto audytem zmierzającym do ustalenia przyczyn ich występowania i maksymalnego ograniczenia ryzyka ich powielenia w przyszłości.

W efekcie tych działań stwierdzono potrzebę dokonania zmian w dotychczas obowiązujących procedurach i w treściach odpowiadających im dokumentów, co spowodowało m.in.:

- doprecyzowanie wymagań dotyczących specyfikacji istotnych warunków zamówień i warunków ich realizacji;
- poprawienie treści dotychczas obowiązujących wzorów umów;
- wprowadzenie w drodze zarządzeń Dyrektora jednostki nowych instrukcji obiegu dokumentów ze wskazaniem osób odpowiedzialnych za poszczególne etapy procedur.

PZDW w Białymstoku korzysta też z doświadczeń innych zarządców dróg (GDDKIA, zarządy dróg wojewódzkich), dążąc do:

- poprawienia jakości dokumentacji studialnej, środowiskowej i projektowej;
- ograniczenia ryzyka nieprawidłowego wykorzystania środków z budżetu UE na etapach udzielania zamówień publicznych i obsługi finansowo-księgowej projektów;
- usprawnienia systemu zarządzania projektem i wzmocnienia nadzoru nad jakością prowadzonych robót budowlanych;
- opracowania zasad regulujących proces wdrażania projektów drogowych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020.

Obecna struktura organizacyjna jednostki i potencjał kadrowy sprzyja powyższym wyzwaniom. W jednostce zatrudnionych jest 151 osób, z czego co najmniej ok. 40 uczestniczy bezpośrednio w przygotowaniu i realizacji projektów drogowych ujętych w *Planie*. Proces budowlany związany z określonym projektem drogowym wszczynany jest, prowadzony, nadzorowany i monitorowany przez Wydziały: Budowy i Dokumentacji oraz Mostów. Przygotowanie dokumentacji przetargowych i udzielanie zamówień publicznych na opracowanie dokumentacji projektowych i wykonanie robót budowlanych jest domeną Wydziału Zamówień Publicznych. Za przygotowanie wniosków aplikacyjnych odpowiada Wydział ds. Korzystania z Programów Regionalnych i Unijnych, a za sprawne rozliczenie kontraktów Wydział Finansów. Procedury wypłat odszkodowań koordynuje Wydział ds. Gospodarki Nieruchomościami. Działalność ww. komórek organizacyjnych jest w wielu obszarach wzajemnie sprzężona. Koordynacja wszystkich działań i odpowiedzialność jest w rękach Dyrektora i Zastępcy Dyrektora ds. Inwestycji. Należy nadmienić, że w roku 2014 rozpoczęto prace nad opracowaniem pakietu dokumentacji projektowych dot. budowy i przebudowy kluczowych dróg w regionalnej sieci transportowej, a gotowość do złożenia aplikacji dla pierwszych projektów powinna być osiągnięta z końcem roku 2015.

W miastach na prawach powiatu czy zarządach dróg powiatowych również istnieje potencjał do przygotowywania i wdrażania inwestycji drogowych. Duże doświadczenie w powyższym zakresie mają z pewnością Zarząd Dróg Miejskich oraz Departament Inwestycji Urzędu Miejskiego

w Białymstoku, Wydział Inwestycji Urzędu Miejskiego w Suwałkach czy jego odpowiednik w Urzędzie Miejskim w Łomży. Wymienione struktury działają wspólnie z innymi komórkami organizacyjnymi tych samorządów, m.in. odpowiedzialnymi za pozyskiwanie środków z budżetu UE czy udzielanie zamówień publicznych.

W kontekście funkcjonowania wyżej wymienionych, różnorodnych form organizacyjnych i instytucjonalnych ważne jest, by podmioty te wzajemnie współdziałały, wymieniały się wiedzą i zdobytą praktyką w zakresie eliminowania barier utrudniających i opóźniających realizację projektów, by absorpcja środków funduszy UE była pełna i efektywna.

5.1.3. System instytucjonalny w sektorze kolejowym

Głównym zarządcą sieci linii kolejowych, odpowiedzialnym za jej rozwój, zarówno w Polsce, jak i regionie, jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Misją Spółki jest tworzenie najlepszych warunków do obsługi transportowej kraju, m.in. poprzez działania na rzecz zwiększenia dostępności, atrakcyjności i niezawodności transportu kolejowego czy zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa. W działania te wpisują się zadania z zakresu modernizacji i rozwoju infrastruktury kolejowej realizowane z wykorzystaniem najnowszych technologii i poszanowaniem środowiska, zgodne z europejskimi standardami.

Spółka ta realizuje szeroko zakrojony program inwestycyjny i prowadzi działania dotyczące planowania i wyboru projektów do realizacji w perspektywie finansowej na lata 2014-2020.

Od chwili swojego powstania w roku 2001 PKP PLK S.A. przeszła liczne restrukturyzacje mające na celu optymalizację i racjonalizację zatrudnienia, w tym zmiany mające na celu sprawne prowadzenie procesów inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej.

Obecnie w strukturze organizacyjnej Spółki działa wyspecjalizowane Centrum Realizacji Inwestycji (CRI), którego zadaniem jest zarządzanie realizacją przedsięwzięć inwestycyjnych. W jego skład wchodzi pięć samodzielnych Regionów Inwestycyjnych (Północny, Centralny, Południowy, Zachodni i Śląski) oraz Region Technologiczny, prowadzący zadania inwestycyjne finansowane z budżetu państwa, ze środków własnych i EFRR, w ramach regionalnych programów operacyjnych.

Oprócz ww. Regionów, z centrali CRI wydzielono komórki wspierające zadania inwestycyjne w następujących obszarach: technologicznym, zamknięć torowych, dokumentacji, wycen inwestycyjnych czy robót dodatkowych.

Na poziomie Regionów powstały struktury organizacyjne umożliwiające planowanie i realizację projektów kolejowych, a przede wszystkim wykonanie takich zadań, jak:

- przygotowanie dokumentacji przedprojektowej, w tym decyzji środowiskowych oraz lokalizacyjnych;
- przygotowanie materiałów przetargowych,
- kompleksowe przygotowanie i przeprowadzenie postępowania przetargowego, w tym procedury kontrolnej i odwoławczej;
- zawarcie umowy z wykonawcą;
- zarządzanie realizacją umowy, w szczególności współpraca z wykonawcą i lokalnymi władzami.

Województwo podlaskie objęte jest zakresem działania Regionu Centralnego.

5.2. Zasady aktualizacji

Decyzja o aktualizacji regionalnego planu transportowego może zostać podjęta przez Zarząd Województwa Podlaskiego w każdym czasie. Na potrzebę zmian niniejszego dokumentu wpłynąć mogą w szczególności następujące czynniki:

- aktualizacja danych dotyczących średniego dobowego ruchu pojazdów silnikowych – obowiązek przeprowadzania pomiarów wynika z przepisów ustawy o drogach publicznych i wykonywany jest co 5 lat; jego celem jest uzyskanie wielkości SDR na wszystkich odcinkach sieci dróg krajowych oraz wojewódzkich;
- konieczność zmian kryteriów doboru projektów drogowych i/lub kolejowych;
- zmiany Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020, które mogą mieć wpływ na treść i zakres regionalnego planu transportowego.

Instytucją odpowiedzialną za aktualizację regionalnego planu transportowego, analogicznie jak w przypadku jego opracowania, jest Zarząd Województwa Podlaskiego. W zależności od charakteru zmian w uzgodnieniu z właściwymi organami, tj. Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Podlaskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Białymstoku, podejmowana jest decyzja o przeprowadzeniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko lub odstąpieniu od tej oceny.

5.3. Ramy finansowe

System finansowania infrastruktury transportowej w perspektywie do 2020 roku opiera się w szczególności o środki budżetu Unii Europejskiej. W zależności od rodzaju infrastruktury i/lub Beneficjenta realizacja projektów z zakresu budowy lub modernizacji infrastruktury transportowej w województwie podlaskim będzie możliwa w ramach następujących instrumentów i programów operacyjnych:

- Instrument „Łącząc Europę” (*Connecting Europe Facility*),
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020,
- Program Operacyjny Polska Wschodnia 2014-2020,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020.

Głównym źródłem finansowania projektów zidentyfikowanych w *Regionalnym planie transportowym województwa podlaskiego na lata 2014-2020* będzie RPOWP 2014-2020. Pozostałe źródła finansowania to w szczególności następujące krajowe środki publiczne:

- środki budżetu województwa,
- środki budżetu samorządów powiatowych i gminnych,
- środki budżetu państwa.

Tab. 19. Potencjalne źródła finansowania regionalnego planu transportowego

Program Operacyjny	Działanie/PI	Wsparcie UE (EFRR) w EUR	Krajowe środki publiczne (w EUR)				Ogółem
			Budżet państwa	Budżet województwa	Budżet pozostałych JST	Inne	
RPOWP 2014-2020	Działanie 4.1 Mobilność regionalna (PI 7b)	160 000 000*	1 694 118	22 311 176	4 230 000	-	28 235 294
	Działanie 4.2 Infrastruktura kolejowa (PI 7d)	48 000 000	-	-	-	8 470 589	8 470 589

*W tym nie więcej niż 15% (tj. 24 mln euro) na projekty z zakresu budowy i przebudowy dróg lokalnych (gminnych i powiatowych).

RPOWP 2014-2020 przewiduje do realizacji inwestycje drogowe na terenie całego województwa, z wyłączeniem miasta wojewódzkiego i jego obszaru funkcjonalnego w zakresie w jakim mogą być finansowane z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020. Finansowanie projektów zlokalizowanych w mieście wojewódzkim i jego obszarze funkcjonalnym dopuszczalne będzie z chwilą wyczerpania alokacji PI 7b w PO Polska Wschodnia.

Szczegółowe dane dotyczące źródeł finansowania poszczególnych projektów zidentyfikowanych w *Planie* znajdują się w tab. 12 (inwestycje drogowe) oraz w tab. 13 (inwestycje kolejowe).

Za utrzymanie infrastruktury dróg wojewódzkich (z wyłączeniem dróg w granicach miast na prawach powiatu) odpowiedzialny jest Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku, który realizuje te zadania ze środków budżetu województwa i dotacji celowych z budżetu państwa.

Zapewnienie utrzymania, obsługi i rozwoju linii kolejowych oraz innych elementów infrastruktury kolejowej na terenie województwa leży w kompetencjach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku i jest finansowane ze środków własnych.

5.4. System monitorowania

System monitorowania Regionalnego Planu Transportowego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020 stanowi jeden z elementów kompleksowego systemu monitorowania polityki rozwoju na poziomie regionalnym, a pośrednio, z uwagi na spójność celów i priorytetów rozwojowych, również – ponadregionalnym, ogólnopolskim i europejskim. Przyjęty model systemu monitorowania zakłada, analogicznie do celów realizacji Planu, zbieżność przyjętego zakresu wskaźników monitorowania z najważniejszymi kierunkami polityki rozwoju w regionie.

W *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* dla założonego celu strategicznego dotyczącego wzmocnienia powiązań krajowych i międzynarodowych przewidziano siedem wskaźników monitorowania wprost odnoszących się do założonych głównych kierunków interwencji, które obejmują:

- poprawę zewnętrznej dostępności transportowej regionu,
- wzmocnienie spójności terytorialnej poprzez wspieranie wewnętrznej dostępności transportowej,
- efektywny system transportu publicznego,
- zapewnienie dostępności terenów inwestycyjnych,
- stymulowanie współpracy międzynarodowej i transgranicznej.

Założone kierunki interwencji mają sprzyjać przyspieszeniu procesów rozwojowych na obszarze województwa, a sama poprawa dostępności transportowej jest traktowana jako warunek konieczny do ich uruchomienia.

W ramach programowania interwencji polityki transportowej w obszarze 7 priorytetu inwestycyjnego polityk rozwojowych w okresie programowania 2014-2020 w Regionalnym Planie Operacyjnym Operacyjnego Województwa Podlaskiego 2014-2020, zarówno w sferze transportu drogowego, jak i kolejowego jako nadrzędne wskaźniki rezultatu przyjęto odpowiednio syntetyczny Wskaźnik Drogowej/Kolejowej Dostępności Transportowej. Wskaźniki nadrzędne zostały rozbudowane o inne, pozwalające na ocenę postępu rzeczowego przyjętych założeń.

Ramy systemu monitorowania powinny uwzględnić również włączenie wskaźników pochodzących z krajowych programów operacyjnych, przewidzianych jako potencjalne źródło finansowania inwestycji ujętych w Planie.

Założenia przyjęte w wymienionych wyżej dokumentach, kształtują system dwukierunkowej oceny rozwoju systemu transportowego województwa podlaskiego:

- ocena zmian w regionalnej infrastrukturze transportowej na poziomie produktu (postęp rzeczowy),
- ocena horyzontalna (obserwacja stopnia poprawy zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej regionu na tle innych regionów i kraju).

Wskaźniki systemu monitorowania Planu:

1. **Bieżąca weryfikacja postępu rzeczowego** w realizacji założeń Planu pod kątem skuteczności jego implementacji.

Zapewni możliwość wczesnego reagowania w przypadku wystąpienia ryzyka nieosiągnięcia założeń planu w danym horyzoncie czasowym.

Monitoring w tym zakresie będzie oparty o monitoring realizowany w ramach programów operacyjnych z perspektywy finansowej 2014-2020: w szczególności RPOWP oraz PO Polska Wschodnia i PO Infrastruktura i Środowisko. Monitorowaniu będą podlegały następujące wskaźniki:

Wskaźniki monitorowania:

Program operacyjny	Nazwa wskaźnika	Jednostka	Częstotliwość monitorowania	Źródło danych
RPOWP 2014 -2020	<i>WDDT II Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej (syntetyczny)</i>	-	Co 2-3 lata	Badanie zlecone przez MR
	<i>Liczba zainstalowanych inteligentnych systemów transportowych</i>	szt.	Roczna	SL 2014
	<i>Całkowita długość nowych dróg</i>	km	Roczna	SL 2014
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg</i>	km	Roczna	SL 2014
	<i>WKDT II Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej (syntetyczny)</i>	km	Co 2-3 lata	Badanie zlecone przez MR
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych</i>	km	Roczna	SL 2014
	<i>Liczba wybudowanych, przebudowanych lub wyremontowanych przystanków kolejowych</i>	km	Roczna	SL 2014
PO PW 2014 - 2020	<i>Całkowita długość nowych dróg</i>	km	Roczna	MR/PARP
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg</i>	km	Roczna	MR/PARP
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, w tym: Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych z czego TEN-T</i>	km	Roczna	MR/PARP
PO IŚ 2014 - 2020	<i>Całkowita długość nowych dróg, w tym TEN-T</i>	km	Roczna	MR
	<i>Liczba terminali zbudowanych lub rozbudowanych zlokalizowanych w sieci TEN - T</i>	szt.	Roczna	MR
	<i>Całkowita długość nowych lub zmodernizowanych śródlądowych dróg wodnych</i>	km	Roczna	MR
	<i>Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych w tym TEN-T</i>	km	Roczna	MR

Źródło: Opracowanie własne na podstawie RPOWP 2014-2020, PO PW 2014-2020 i PO IŚ 2014-2020

Możliwość pozyskania wartości wskaźników monitorowania dla programów Polska Wschodnia oraz Infrastruktura i Środowisko będzie uzależniona od dostępności wskaźników na poziomie wojewódzkim. W przypadku braku takiej dostępności na potrzeby monitorowania planu transportowego wartości wskaźników dla województwa podlaskiego będą mogły zostać oszacowane na podstawie informacji o zrealizowanych w poszczególnych programach projektach.

2. **Ocena horyzontalna** pod kątem ogólnego oszacowania wpływu realizacji Planu na poprawę systemu transportowego województwa podlaskiego na tle innych regionów i kraju.

Monitoring planu w tym zakresie, będzie prowadzony w oparciu o dostępne wskaźniki statystyczne. Poziom dostępności wskaźników przyjętych do monitoringu w źródłach publicznych powinien zapewnić ciągłość monitorowania na przestrzeni kolejnych lat oraz możliwość dokonywania porównań względem innych województw Polski oraz względem wartości średnich dla kraju.

Dla każdego wskaźnika określono wartości bazowe – jako punkt wyjściowy monitoringu (wartości dla roku 2014) oraz planowaną wartość docelową w 2020 roku. Wartości docelowe zostały oszacowane na podstawie założeń Planu transportowego oraz dotychczasowych tendencji zmian w wartościach wskaźników.

Wskaźniki monitorowania:

Nazwa wskaźnika	Jednostka	Wartość bazowa (2014)	Wartość docelowa (2020)	Źródło danych
TRANSPORT DROGOWY				
<i>Drogi wojewódzkie o nawierzchni twardej na 100 km²</i>	km	6,18	6,22	GUS
<i>Drogi publiczne o nawierzchni twardej na 100 km²</i>	km	63,3	69	GUS
<i>Drogi publiczne o nawierzchni twardej ulepszonej na 100 km²</i>	km	57,8	66	GUS
<i>Drogi ekspresowe i autostrady na 100 km²</i>	km	0,16	0,43	GUS
<i>Odsetek dróg krajowych o złym stanie technicznym</i>	%	11,5%	8,5%	GDDKiA
<i>Wypadki drogowe na 100 tys. ludności</i>	osoby	58,1	50	GUS
<i>Ofiary śmiertelne w wypadkach drogowych na 100 tys. ludności</i>	osoby	10,56	8	GUS
TRANSPORT KOLEJOWY				
<i>Linie kolejowe normalnotorowe na 100 km²</i>	km	3,2	3,8	GUS
<i>Czas dojazdu w ruchu kolejowym między Białymstokiem a Warszawą</i>	h	2h 20m (XII 2015)	Nie określono	PKP
<i>Czas dojazdu w ruchu kolejowym między Białymstokiem a Suwałkami</i>	h	1h 52m (XII 2015)	Nie określono	PKP

Pozostałe aspekty monitoringu

Dodatkowo, monitorowaniu podlegać będą zmiany w średnim dobowym natężeniu ruchu (SDR) na drogach wojewódzkich. Monitoring ten będzie służył zarówno do celów informacyjnych, jak i do ewentualnej weryfikacji i aktualizacji potrzeb inwestycyjnych na sieci dróg wojewódzkich, zawartych w Planie transportowym. Dane dotyczące średniego natężenia ruchu na drogach wojewódzkich publikowane są raz na 5 lat w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu. Obecnie realizowany jest pomiar dla roku 2015, którego wyniki będą znane na początku roku 2016, natomiast następny pomiar odbędzie się w roku 2020 – wyniki tego pomiaru najprawdopodobniej będą dostępne w roku 2021.

Monitoring będzie się odbywał w cyklach rocznych i będzie skoordynowany z monitoringiem *Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020* – ewentualne odstępstwa od tej zasady mogą wynikać ze względu na dostępność danych dotyczących postępów rzeczowych poszczególnych programów operacyjnych.

System wskaźników monitorowania nie jest określony jako niezmienny, zarówno wskaźniki jak i ich wartości docelowe mogą ulegać zmianie w przyszłych latach, w zależności od dostępności danych i zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych.

Załącznik 1. Kryteria oceny projektów drogowych i kolejowych

Założenia

W związku z wymogami warunkowości ex-ante dla funduszy europejskich 2014-2020 w sektorze transportu konieczne jest przedstawienie przez państwa członkowskie rankingów projektów transportowych przewidzianych do realizacji na poziomie zarówno krajowym jak i regionalnym, opartych o obiektywne kryteria, zawierających harmonogram realizacji ze wskazaniem kluczowych etapów oraz koszty i źródła finansowania. Na poziomie krajowym warunek ten jest spełniony przez *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, zaś na poziomie regionalnym ma spełniać niniejsze opracowanie. Konieczne jest bowiem przygotowanie list projektów regionalnych, które tworzyć będą spójną całość z planami zawartymi w Dokumencie Implementacyjnym.

1.1 Kryteria doboru projektów drogowych na drogach wojewódzkich poza miastami na prawach powiatu

Do przygotowania rankingu projektów drogowych w województwie podlaskim wykorzystano zalecany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Regionalnego zestaw kryteriów przeznaczonych dla infrastruktury drogowej o znaczeniu regionalnym (dróg wojewódzkich), uwzględniając fakt położenia województwa na granicy UE. Następnie dokonano modyfikacji kryteriów w celu możliwie jak największego uszczegółowienia oraz przy wykorzystaniu dodatkowych danych uzyskanych w toku prac projektowych nad *Planem*.

Kryteria te szczegółowo omówiono poniżej.

Nazwa kryterium	Maksymalna liczba punktów do uzyskania
Kryterium obciążenia układu komunikacyjnego	35,0
Kryterium funkcji drogi w układzie hierarchicznym	35,0
Kryterium kontynuacji ciągu	10,0
Kryterium stanu nawierzchni	10,0
Kryterium gotowości projektu do realizacji	10,0
SUMA	100,0

Kryterium obciążenia układu komunikacyjnego

	Przedziały natężenia	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium rejestrowanego natężenia ruchu	Rejestrowane natężenie ruchu w 2010 r. na badanym odcinku drogi / 500. W przypadku paru odcinków dla jednej inwestycji wybierano odcinek o najwyższym natężeniu ruchu	35,0	35,0

Punkty w ramach tego kryterium przyznawane będą poszczególnym zadaniom w oparciu o wykonany Generalny Pomiar Ruchu na drogach wojewódzkich zgodnie z opisem przedstawioną powyżej. Do obliczenia wartości wskaźnika dla projektu stosowane będą dane opublikowane przez GDDKiA.

Kryterium funkcji drogi w układzie hierarchicznym

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium funkcji drogi	Usprawnienie połączenia (wybór jednej opcji najbardziej korzystnej): - do Białegostoku (bezpośrednio do miasta lub do drogi krajowej, o ile to połączenie jest w strefie BOF) (15), - do Białegostoku (alternatywne wobec dróg krajowych połączenia drogami wojewódzkimi) (13) - do miasta subregionalnego (Łomża, Suwałki, Bielsk Podlaski) (12), - do Warszawy w postaci dowiązania do planowanej sieci dróg ekspresowych S8/S61/S19 (10), - między miastami powiatowymi (5), - pozostałe powiązania (2).	15,0	35,0
	Obsługa kluczowych relacji w ruchu dojazdowym międzygminnym (powyżej 200 dojeżdżających)	5,0	

	Usprawnienie obsługi dużych zakładów pracy (liczba pracujących z listy pracodawców o liczbie pracujących powyżej 100 osób pozyskanej z UMWP, skala ciągu), ośrodków turystycznych (na podstawie liczby miejsc noclegowych wg GUS z wyłączeniem głównych miast – gminy miejskiej i wiejskiej o tej samej nazwie, skala ciągu) oraz terminali kolejowych (0 – brak terminala, 15 – terminal zlokalizowany w pobliżu planowanej inwestycji). Wybór jednego z potencjałów stanowiącego punktowno najbardziej korzystną opcję.	15,0	
--	---	------	--

Kryterium funkcji drogi zdecydowano się podzielić na trzy podkryteria, w ramach których przyznano punktację m.in. za usprawnienie połączenia z Białymstokiem, miastami subregionalnymi oraz Warszawą. Premiowano usprawnienie połączenia miast subregionalnych z miastem wojewódzkim, a także kluczowe połączenia wewnątrzregionalne. Wykorzystano również dane GUS o dojazdach do pracy, przyznając punkty za te projekty, które są zlokalizowane na kluczowych dla dojeżdżających do pracy relacjach w ruchu międzygminnym. Przyznawano również punkty za usprawnienie obsługi dużych zakładów pracy.

Kryterium kontynuacji ciągu

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium kontynuacji	Realizacja projektu w obrębie ciągu drogowego na odcinku przylegającym do odcinka już zrealizowanego (inwestycje z okresu programowania 2007-2013), znajdującego się w trakcie realizacji lub planowanego do realizacji (inwestycje w okresie programowania 2014-2020)	10,0	10,0

W kryterium kontynuacji ciągu przyznawano punkty za realizację projektu w obrębie ciągu drogowego na odcinku przylegającym do odcinka już zrealizowanego (inwestycje z okresu programowania 2007-2013), znajdującego się w trakcie realizacji lub planowanego do realizacji (inwestycje w okresie programowania 2014-2020).

Kryterium stanu nawierzchni jezdni

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium stanu nawierzchni jezdni	Średnio ważona (według pakietaża inwestycji) ocena stanu nawierzchni jezdni w 2015 r.: - ocena E (10,0), - ocena D (7,5), - ocena C (5,0), - ocena B (2,5), - ocena A (0,0).	10,0	10,0

W kryterium stanu nawierzchni jezdni przyznawano punkty za stan nawierzchni. Założono, że im gorszy stan nawierzchni tym bardziej pilna potrzeba inwestycyjna i wyższa ocena punktowa.

Kryterium gotowości projektu do realizacji

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium gotowości projektu do realizacji	Dokumentacja projektowa w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	5,0	10,0
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie uzyskiwania	2,0	
	Zezwolenie na realizację inwestycji drogowej uzyskane lub w trakcie uzyskiwania	3,0	

Kryterium to ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które są najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji. W związku z tym punkty przyznawane są za zaawansowanie prac i wykonywanie kolejnych kroków w procesie przygotowania inwestycji.

1.2 Kryteria doboru projektów kolejowych

Zastosowano 6 kryteriów, których wagi uzależniono od przypisanej im istotności.

Nazwa kryterium	% udział kryterium w punktacji	Współczynnik/Waga
Kryterium położenia	20,00%	10
Kryterium intermodalności	30,00%	10
Kryterium stanu techniczno-użytkowego	15,00%	5
Kryterium gotowości projektu do realizacji	15,00%	3
Kryterium przewozów użyteczności publicznej	10,00%	10
Kryterium kontynuacji	10,00%	5

Kryterium położenia

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium położenia	Linia powiązana z siecią TEN-T lub planowaną Magistralą Wschodnią	1	2
	Brak alternatywnego połączenia kolejowego	1	

W przypadku kryterium położenia, 1 punkt przyznawane będą za powiązanie danego zadania inwestycyjnego z docelową siecią TEN-T lub planowaną Magistralą Wschodnią, a dodatkowo 1 punkt uzyskają inwestycje, które nie mają alternatywnego połączenia kolejowego.

Kryterium intermodalności

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium intermodalności	Terminale przeładunkowe:	Max 2	3
	Występują działające terminale przeładunkowe	2	
	Istnieje możliwość wybudowania terminali	1	
	Linia szerokotorowa	1	

W ramach kryterium intermodalności, punkty przyznawane będą za wykorzystanie danej linii do przewozów intermodalnych. Priorytet otrzymają inwestycje, przy których funkcjonują węzły przeładunkowe (terminale), umożliwiające kontynuację przewozów przy użyciu transportu drogowego (musi być zapewniona dobra dostępność do podstawowego układu drogowego regionu) oraz linie szerokotorowe. 2 punkty uzyskać mogą przedsięwzięcia, przy których taka infrastruktura istnieje, 1 punkt te, gdzie w układzie powiązań sieci kolejowej z układem drogowym takiej

infrastruktury nie ma, lecz istnieją realne szanse na jej stworzenie. Linie szerokotorowe uzyskują 1 punkt.

Kryterium stanu techniczno-użytkowego

Kryterium stanu techniczno-użytkowego	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Zły stan bądź linia rozebrana/ nieprzejezdna	3	3
	Stan niezadowolający lub linia nieczynna	2	
	Stan dostateczny	1	
	Stan dobry	0	

Kryterium ma na celu ocenę stanu techniczno-użytkowego danych linii, o którym decyduje stan zdiagnozowanych „wąskich gardeł”. Najwyższą liczbę punktów – 3 – otrzymają odcinki o stanie złym, bądź których fragmenty są rozebrane lub nieprzejezdne. Odcinki, których stan jest niezadowolający, bądź na których linia jest nieczynna, uzyskają 2 punkty, natomiast odcinki o stanie dostatecznym – 1 punkt.

Kryterium gotowości projektu do realizacji

Kryterium gotowości projektu do realizacji	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
	Studium wykonalności gotowe, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	1	5
	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	1	
	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji uzyskana lub w trakcie pozyskiwania	1	
	Projekt budowlany gotowy, w przygotowaniu lub w trakcie aktualizacji	1	
	Projekt był przygotowywany przy udziale środków UE (w ramach Project Pipeline)	1	

Kryterium gotowości projektów do realizacji ma na celu wyselekcjonowanie zadań, które będą najlepiej przygotowane, aby przejść w fazę realizacji. W związku z tym punkty przyznane będą za wykonanie kolejnych kroków w procesie przygotowania zadania do realizacji.

Podkryterium „studium wykonalności” oraz podkryterium „projektu budowlanego” uznane zostanie za spełnione, jeśli zawarto umowę z wykonawcą na przygotowanie bądź aktualizację dokumentacji. Ponadto podkryterium „projektu budowlanego” uznane zostanie za spełnione, jeśli projekt nie będzie wymagał opracowania kompleksowego projektu budowlanego obejmującego wszystkie branże na całym odcinku.

Podkryterium „decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji” uznane zostanie za spełnione, jeśli uzyskana decyzja zachowa ważność do momentu uzyskania pozwolenia na budowę. Podkryterium uznane zostanie również za spełnione, jeśli został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej.

Podkryterium decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji będzie spełnione, jeśli uzyskano decyzję lub złożono wniosek o jej wydanie dla co najmniej 80% długości odcinka, ew. w przypadku, gdy inwestycja nie wymagała uzyskiwania decyzji.

Podkryterium „udziału środków UE” odnosi się do środków perspektywy finansowej 2007-2013 wydatkowanych na przygotowanie projektu do realizacji.

Kryterium przewozów użyteczności publicznej

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium przewozów użyteczności publicznej	Przewozy użyteczności publicznej na danym odcinku są przewidziane w <i>Planie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego</i>	1	1
	<i>Plan</i> nie przewiduje przewozów na danym odcinku	0	

Kryterium odnosi się do oceny realności realizowania przewozów użyteczności publicznej na danych odcinkach, którą przedstawia *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego*. Po jednym punkcie otrzymają te linie, na których przewozy są przewidziane w dokumencie.

Kryterium kontynuacji

	Podkryteria	Punkty	Maksymalna liczba punktów
Kryterium kontynuacji	Przedłużenie odcinka już zrealizowanego lub w trakcie realizacji	2	2
	Przedłużenie odcinka linii kolejowej o dobrym stanie technicznym i eliminacja tzw. „wąskich gardeł”	1	

W przypadku kryterium kontynuacji, punkty przyznawane są za kontynuację działań inwestycyjnych, realizowanych w ramach środków budżetowych w latach 2007-2015 lub przedłużenie istniejącego odcinka linii kolejowej o dobrym stanie technicznym i eliminację tzw. „wąskich gardeł”. W zależności od zakresu przeprowadzonych działań, przyznane będzie 0, 1 lub 2 punkty. Celem tego kryterium jest stworzenie spójnej sieci kolejowej i dążenie do zniwelowania efektu fragmentaryczności obecnej sieci.