

POTRZEBY ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU MULTIMODALNEGO W WOJEWÓDZTWIE PODLASKIM

Tadeusz TRUSKOLASKI*

1. Wstęp

Struktura organizacyjna transportu lądowego w Polsce nie jest przystosowana do tworzenia kompleksowego łańcucha transportowego. Wszystkie ogniwa tego łańcucha funkcjonują jako niezależne elementy nie mające w zasadzie wspólnego mianownika. Poszczególne rodzaje transportu są często substytucyjne, jednak przewoźnicy zdani są na jeden środek transportu z uwagi na brak odpowiedniej infrastruktury. Standard istniejących sieci drogowych nie zaspokaja bieżących potrzeb, a istniejąca nawierzchnia drogowa znajduje się w stanie, który nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa ruchu. Słaba jest również dostępność komunikacyjna przejść granicznych wynikająca przede wszystkim z niskiej funkcjonalności układu transportowego. Niski standard dróg sprawia, że drogi dojazdowe do przejść granicznych są niewydolne. Jeżeli dodamy do tego brak obwodnic wielu miast oraz niemożność przewozów ciężarówek pociągami, otrzymujemy obraz zaniedbań w dziedzinie infrastruktury transportu. Skutkiem tych niedociągnięć jest wzrost emisji zanieczyszczeń, zwiększenie się poziomu hałasu, szczególnie w miastach, przez które przechodzi ruch tranzytowy, wzrost liczby wypadków drogowych i postępująca degradacja nawierzchni nieprzystosowanej do obciążenia ruchem ciężarowym. Występuje kumulacja niekorzystnych zjawisk, takich jak:

- brak wystarczającej ilości środków finansowych,
- rosnące natężenie ruchu samochodowego,
- zwiększające się przewozy towarowe transportem samochodowym przy spadku udziału transportu kolejowego,
- brak możliwości niedopuszczenia do ruchu pojazdów przeciążonych.

Celem referatu jest wskazanie na potrzeby rozwoju w województwie podlaskim elementów infrastruktury transportu multimodalnego w celu usprawnienia systemu przewozów ciężarowych. Wyposażenie infrastrukturalne jest jednym z najbardziej istotnych elementów przeprowadzenia zmian jakościowych. Ociążenie dróg w województwie podlaskim jest zbieżne z osiąganiem podstawowych celów rozwojowych, takich jak między innymi rozwój turystyki przy zachowaniu niezmiennych walorów środowiska naturalnego.

* dr Tadeusz Truskolaski, Uniwersytet w Białymstoku, Wydział Ekonomiczny

2. Charakterystyka transportu multimodalnego

Przejawem tendencji występujących na świecie, polegających na tworzeniu zwartego łańcucha transportowego jest transport multimodalny. Definicja przedstawiona w konwencji o międzynarodowym transporcie multimodalnym towarów z 1980 r. określa międzynarodowy transport multimodalny jako przewóz towarów przy użyciu co najmniej dwóch rolnych gałęzi transportu na podstawie umowy o przewóz multimodalny, z miejsca położonego w jednym kraju, gdzie towar przejął w pieczę operator transportu multimodalnego, do oznaczonego miejsca przeznaczenia położonego w innym kraju. Nie jest to jedyna definicja występująca w literaturze, jednak również w innych określeniach występują z reguły trzy elementy:

- 1) konieczność użycia środków co najmniej dwóch gałęzi transportu,
- 2) konieczność wystąpienia tylko jednej umowy o przewóz,
- 3) konieczność wystąpienia jednego wykonawcy odpowiedzialnego za przebieg dostawy towaru¹.

Obok transportu multimodalnego występują pojęcia transport intermodalny i transport kombinowany. Dwa pierwsze określenia są w zasadzie synonimami, natomiast trzecie ma węższe znaczenie i zawiera się w pojęciu transport multimodalny, ponieważ oznacza przewóz przy zastosowaniu środków transportowych co najmniej dwóch gałęzi transportu, np. dowóz transportem samochodowym, a przewóz główny transportem kolejowym². Nie ma jednak znaczenia, kto jest organizatorem przewozów i czy transport odbywa się na podstawie tylko jednej umowy o przewóz.

Do organizacji transportu multimodalnego niezbędne są środki techniczne, które można podzielić na:

- tabor do przewozów jednostek szynowo-drogowych,
- infrastrukturę punktową i liniową.

Pomimo że pierwsze zagadnienie wykracza poza temat referatu, jednak zostanie krótko zasygnalizowane. Samochody ciężarowe muszą być przewożone na specjalnych wagonach niskopodwoziowych. Wagony do przewozu ciężarówek powinny mieć obniżoną podłogę o ponad 1 m w stosunku do wagonów konwencjonalnych. Z tego względu muszą mieć koła o zmniejszonej średnicy. Aby zapobiec wykolejaniu się takich składów, zwiększa się liczbę osi nawet do 8. Powoduje to jednak wzrost ceny zakupu takiego wagonu i podnosi koszty jego eksploatacji [3, s. 70]. Jednak kwestia taboru nie jest uwa-
runkowana przestrzennie - jest to problem centralny. Natomiast drugie zagadnienie dotyczące infrastruktury *sensu stricte* dotyczy problematyki regionalnej.

Podstawowym problemem w infrastrukturze punktowej transportu intermodalnego jest koncepcja budowy centrów, baz, terminali logistycznych do obsługi obrotu towarowego. Logistyczne centra dystrybucji powinny dysponować przede wszystkim magazynami, powierzchniami składowymi, infrastrukturą transportową różnych gałęzi transportu oraz urządzeniami przeładunkowymi i manipulacyjnymi. Ponadto centrum musi mieć dostęp do połączeń długodystansowych (kolejowych, drogowych), które z kolei łączą się ze szlakami o charakterze lokalnym. Zasadniczą usługą, jaką ma świadczyć centrum logistyczne, jest obsługa jednostek ładunkowych wszelkiego typu. Jednocześnie

¹ Por. [3, s. 16–17].

² Por. [1, s. 52].

w centrach logistycznych są świadczone usługi bankowe, ubezpieczeniowe, celne, pocztowe, telekomunikacyjne i obsługi hotelowo-gastronomicznej. Wspomniane wyżej terminale, jako części składowe centrów logistycznych, powinny być zlokalizowane w pobliżu głównych węzłów kolejowych. W terminalach kolejowo-drogowych możliwe są do zastosowania dwie metody załadunku. Pierwszy sposób to zastosowanie tzw. techniki RoLa, dzięki której pojazdy samochodowe same wjeżdżają na wagony po pochylni przystawionej do ostatniego lub pierwszego wagonu. W przypadku naczep siodłowych załadunek może odbywać się przy użyciu ciągnika manewrowego lub dźwigu szynowego ze specjalnym chwytakiem [3, s. 78-81].

Kolejnym zagadnieniem jest problem dostosowania infrastruktury liniowej do przewozów kombinowanych. Linie kolejowe, drogi kołowe muszą zapewniać sprawny i bezpieczny transport ładunków. Linie kolejowe powinny być przystosowane do szybkości równej 120 km/h i być w bardzo dobrym stanie technicznym, zapobiegającym wstrząsom i przechyłom w czasie jazdy. Dotyczy to również transportu drogowego, a więc w praktyce korzystanie z dróg szybkiego ruchu, autostrad i obwodnic. Jednak przy zastosowaniu transportu multimodalnego przewóz drogami ulega znacznemu skróceniu³.

Wszystkie procesy gospodarcze, zarówno w skali mikro, jak i makro przebiegają w zależności od wielu uwarunkowań. Infrastruktura techniczna stanowi element niezbędny nie tylko do bieżącego funkcjonowania gospodarki, ale również jest nieodzowna w procesie jej restrukturyzacji i transformacji. Tworzenie nowoczesnych rozwiązań jest obecnie nieodzowne i z pewnością może usunąć liczne bariery rozwoju gospodarki, a unowocześnienie struktury gospodarki nie jest możliwe bez należytej jej podbudowy.

3. Znaczenie infrastruktury transportu w aspekcie rozwoju regionu

Konsekwencje budowy lub modernizacji infrastruktury transportu można podzielić na trzy kategorie [2]:

1. Efekty ekonomiczne:
 - koszty ponoszone na budowę i eksploatację infrastruktury liniowej i punktowej,
 - koszty zakupu i korzystania ze środków transportu,
 - skrócenie czasu podróży (skala wyrażona w jednostkach czasu),
 - zmiany wartości nieruchomości (dodatnie i ujemne),
 - wzrost aktywności ekonomicznej spowodowany realizacją przedsięwzięcia,
 - przychody z opłat za korzystanie z infrastruktury.
2. Efekty społeczno-ekonomiczne:
 - redystrybucja dochodu między regionami i grupami społeczno-ekonomicznymi,
 - przyczynienie się do spadku bezrobocia (liczba nowo stworzonych — bezpośrednio lub pośrednio — stanowisk pracy).
3. Efekty ochrony środowiska i bezpieczeństwa (efekty zewnętrzne):
 - wpływ na poziom zanieczyszczenia powietrza, gleby i wody oraz na hałas (ekspertycka ocena ilościowa zmian w skażeniu środowiska),

³ Por. [3, s. 81].

- wpływ na bezpieczeństwo na drogach transportowych (mierzony liczbami wypadków i ich ofiar oraz wartością szkód materialnych),
- wpływ na zachowanie dziedzictwa kulturowego (ocena jakościowa),
- wpływ na florę i faunę (ocena jakościowa).

4. Charakterystyka układu transportowego województwa podlaskiego w aspekcie rozwoju transportu multimodalnego

Rzeczony sieci transportowych przebiegających przez województwo podlaskie stanowi szansę dla aktywizacji społecznej i gospodarczej regionu, wzrostu atrakcyjności lokalizacyjnej i zwiększenia ruchu transgranicznego. Szereg nieprawidłowości i niedogodności w funkcjonowaniu transportu mogłoby być wyeliminowanych, gdyby zmniejszyło się obciążenie spowodowane ruchem pojazdów ciężarowych. Nie chodzi tu oczywiście o niedopuszczenie na terytorium Polski ruchu tranzytowego, lecz zastosowanie substytucyjnych form przewozu. Praktycznym rozwiązaniem byłoby zastosowanie transportu kombinowanego, który spowodowałby rozwój transportu kolejowego i zmniejszenie uciążliwości spowodowanych ciężkim transportem drogowym.

Do rozwoju transportu multimodalnego konieczne są przynajmniej dwa rodzaje transportu, w przypadku województwa podlaskiego może to być wyłącznie transport drogowy i kolejowy. Z tego też powodu charakterystyka systemu transportowego będzie obejmowała wymienione dwa elementy.

Program modernizacji sieci drogowej obejmuje sieć istniejących głównych połączeń drogowych w Polsce, w tym sieć dróg międzynarodowych (E) przebiegających przez nasz kraj (trzyście odcinków dróg o łącznej długości 5547 km) i główne połączenia drogowe o znaczeniu krajowym.

Ostatecznym efektem programu modernizacyjnego głównych istniejących dróg w Polsce powinno być dostosowanie ich do standardów europejskich i uzyskanie możliwości niezakłóconego przepływu pojazdów, osób i towarów przez terytorium naszego kraju.

Transport kolejowy

Do linii kolejowych pierwszorzędnych w województwie podlaskim należą następujące odcinki:

- Warszawa – Białystok – Kuźnica Białostocka – dwutorowa na odcinku Warszawa – Białystok;
- Białystok - Ełk - Korsze - Bartoszyce - Głomno - Granica Państwa (zelektryfikowana Białystok - Ełk);
- Białystok - Sokółka – Suwałki leżąca w ciągu trasy kolejowej Via Baltica;
- Białystok - Bielsk Podlaski - Czeremcha - Granica Państwa;
- Białystok - Zubki Białostockie - Granica Państwa;
- Siedlce - Czeremcha - Siemianówka - Granica Państwa.

Istotne znaczenie dla powiązań międzynarodowych mają odcinki toru szerokiego i bazy przeładunkowe w strefie przygranicznej oraz kolejowe przejścia graniczne dla ruchu osobowego i towarowego.

Linie drugorzędne i trzeciorzędne nie mają znaczenia dla rozwoju współpracy transgranicznej, a ze względów ekonomicznych w ostatnim okresie na tych liniach ograniczono kursowanie pociągów.

Podstawowy układ linii kolejowych w województwie, zarówno pod względem rozmiarów, jak i parametrów techniczno-użytkowych nie odpowiada w pełni potrzebom sprawnej

obsługi ruchu. Wskaźnik gęstości linii kolejowych wynosi 4,1 km na 100 km² powierzchni, jest najniższy w kraju i stanowi 55% wskaźnika średniokrajowego. W strukturze sieci kolejowej województwa podlaskiego dominują linie jednotorowe, stanowiące około 87% ogólnej długości sieci normalnotorowej, tj. o 30 punktów więcej niż średnio w kraju. Wpływa to niekorzystnie na przepustowość linii kolejowych. Równie niski jest poziom elektryfikacji linii kolejowych. W województwie podlaskim zelektryfikowano tylko 25,9% linii kolejowych, średnio w kraju 50%.

TABELA 1

Linie kolejowe eksploatowane w 1998 r.

Wyszczególnienie	Ogółem w km	Na 100 km ² powierzchni	Zelektryfikowane		Jednotorowe		Dwu- i więcej torowe w km
			w km	w % ogółu	w km	w % ogółu	
Polska	23210	7,4	11614	50,0	13214	56,9	8873
Podlaskie	821	4,1	213	25,9	713	86,8	108

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [7, s. 76]

Z powyższej analizy wynika, że stopień niedoinwestowania w linie kolejowe oznacza, że nie stanowią one obecnie podstawy do natychmiastowego tworzenia elementu transportu multimodalnego. W kolejnictwie występuje nadmiar ilościowy taboru trakcyjnego, lokomotyw spalinowych oraz elektrycznych. Brakuje lokomotyw mogących obsługiwać pociągi kwalifikowane, szybkie pociągi kontenerowe, ciężkie pociągi towarowe. Brak jest również wagonów do szybkich przewozów. W wagonach towarowych natomiast utrzymuje się nadwyżka wagonów krytych i platform normalnej budowy, brakuje natomiast wagonów specjalnych, w tym do przewozów. Zapóźnienie techniczno-technologiczne PKP w stosunku do przewoźników europejskich wynosi obecnie, według szacunków przeprowadzonych przez PKP, w obszarze taboru kolejowego 15-18 lat [6].

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej i unowocześnienie taboru pozwoliłoby na zatrzymanie pogłębiania się luki pomiędzy Polską i krajami UE w zakresie transportu kolejowego. Powinna stać się także przyczynkiem do rozwoju transportu kombinowanego. Jest to problem, który powraca w wielu dyskusjach, ponieważ jego rozwiązanie przyniosłoby wiele korzyści:

- przyczyniłoby się do ochrony środowiska naturalnego,
- zahamowałoby dewastację infrastruktury drogowej,
- wpłynęłoby na ograniczenie ruchu, a tym samym na zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

Transport drogowy

Transformacja gospodarki narodowej i otwarcie granic przyczynia się do wzrostu przewozów towarów i przemieszczeń ludności. Obok zmian ilościowych występują również zmiany kierunków przewozów. Dotyczy to przede wszystkim nowych kierunków ciężarów wzdłuż nie wykorzystywanego, w okresie powojennym, szlaku północny wschód - południowy zachód⁴. Już w chwili obecnej polskie drogi są na tym terenie silnie obciążone

⁴ Por. [5, s. 68].

szczególnie transportem towarowym pomiędzy Europą Zachodnią a Litwą, Łotwą, Estonią, Białorusią i Rosją (Obwodem Kaliningradzkim). Połączenia te przebiegają przez obszar Polski Północno-Wschodniej. „W układzie sieci drogowej kierunku Warszawa - Białystok - Kuźnica oraz Suwałki - Budzisko były zawsze uznawane za bardzo ważne i aktualnie połączenia te zaliczane są do kategorii dróg krajowych międzynarodowych. Również w przygotowywanym projekcie nowego, docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych w Polsce kierunki Warszawa - Białystok - Kuźnica oraz Warszawa - Szypliszki przewidywane są jako połączenia o standardzie dróg ekspresowych.” [5, s. 68].

Drogi w województwie podlaskim są ogólnodostępne, brak jest dróg szybkiego ruchu z ograniczoną dostępnością, co obniża w poważnym stopniu warunki bezpieczeństwa ruchu i ogranicza parametry eksploatacyjne. Struktura przestrzenna układu drogowego jest właściwa, ale ze względu na stan techniczny i przepustowość system staje się niewydolny, przede wszystkim na przejściach granicznych, głównych ciągach międzynarodowych i w większości miast.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, od początku 1999 roku w Polsce są cztery kategorie dróg publicznych: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, natomiast drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne są własnością właściwych samorządów.

Na terenie województwa podlaskiego na bazie istniejącej sieci utworzono:

- **drogi krajowe** o długości 942 km – co stanowi 5,5% udziału w sieci krajowej,
- **drogi wojewódzkie** 1152 km – co stanowi ok. 4% udziału w sieci,
- **drogi powiatowe** 7274 km – co stanowi 5,6% udziału w sieci krajowej.

Najważniejsze drogi w województwie podlaskim z punktu widzenia powiązań międzynarodowych stanowią następujące połączenia⁵:

- Nr 8 Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Białystok – Suwałki – Szypliszki – Granica Państwa;
- Nr 19 - Granica Państwa – Kuźnica Białostocka – Białystok – Lublin – Rzeszów;
- Nr 61 Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Augustów (Suwałki);
- Nr 65 Granica Państwa – Gołdap – Grajewo – Mońki – Białystok – Bobrowniki – Granica Państwa.

Rozwój systemu drogowego w regionie opiera się na koncepcji budowy trasy Via Baltica. Via Baltica leży w ciągu międzynarodowego korytarza transportowego, jednego z czterech przebiegających przez teren Polski. Dzięki jej uruchomieniu i funkcjonowaniu zaistnieje możliwość bezpośredniego powiązania drogą ekspresową krajów nadbałtyckich z regionem podlaskim, i dalej z Europą Zachodnią i Centralną, tj. z północy w kierunku południowym i zachodnim. Do Obwodu Kaliningradzkiego jedyny dostęp lądowy z zachodu przebiega przez Polskę. Polska Północno-Wschodnia może z tego tytułu czerpać znaczne korzyści, jeżeli w odpowiedni sposób zostanie przystosowana infrastruktura transportowa. Zaniechanie niezbędnych inwestycji spowoduje utratę ewentualnych dochodów wynikających z funkcji tranzytowych.

W latach 90-tych znacznie wzrosło obciążenie ruchem dróg Polski Północno-Wschodniej. Najbardziej obciążone są najważniejsze drogi w województwie o numerach 8, 19, 61, 63 i 669. W latach 1990-1995 ruch na tych drogach wzrósł o ponad 40%. Również prognoza ruchu na lata 2000-2005 potwierdza trendy zarysowane w latach 90-tych. Drogi

⁵ Zgodnie z [4] ustalona została nowa numeracja dróg krajowych.

wyżej wymienione będą również najbardziej obciążone ruchem samochodów ciężarowych, a to z kolei oznacza konieczność wzmocnienia nawierzchni w celu ponoszenia zwiększonych obciążeń.

Największy ruch panował na drogach dojazdowych do przejść granicznych. Najbardziej była obciążona droga Nr 8. W 1995 r. średniodobowy ruch pojazdów na ww. drodze wynosił ponad 5600. Również prognoza na lata 2000 i 2005 wskazuje, że w perspektywie na tej trasie będzie panowało największe natężenie ruchu. Droga ta prowadzi bezpośrednio do przejścia granicznego w Kuźnicy Białostockiej i pośrednio do przejścia w Bobrownikach. Kolejnym najbardziej obciążonym kierunkiem jest droga Nr 61, która stanowi połączenie Warszawy, przez Łomżę, z przejściami granicznymi z Litwą w Budzisku i Ogrodnikach. Jednocześnie trasa Nr 61 charakteryzuje się największym udziałem samochodów ciężarowych w ruchu całkowitym, w związku z tym jest najbardziej narażona na dewastację. Kolejne drogi najbardziej obciążone ruchem samochodowym to trasy o numerach 63, 19 i 669. Badania natężenia ruchem mają niebagatelny udział w ocenie znaczenia poszczególnych tras w układzie komunikacyjnym i wskazują na priorytety modernizacyjne i inwestycyjne.

5. Przejścia graniczne

Powyższe rozważania prowadzą do wniosku o wyczerpywaniu się przepustowości dróg w woj. podlaskim. Jest to niewątpliwy argument za zaangażowaniem środków w rozwój transportu multimodalnego. Podstawowym warunkiem jest przystosowanie również niektórych przejść granicznych w regionie do pełnienia nowej funkcji.

Na granicy wschodniej jest za mało przejść granicznych, a odległości między nimi są zbyt duże. Przejścia graniczne w większości mają małą przepustowość i niewystarczającą liczbę stanowisk odpraw. Dużym utrudnieniem jest również brak obwodnic w większości miast nadgranicznych. Wszystko to powoduje wydłużenie czasu dojazdu do przejścia i oczekiwania na odprawę, szczególnie w ruchu samochodów ciężarowych i powstawanie zatorów hamujących wymianę towarową i tranzyt.

Litwa

Polska granica z Litwą jest najkrótsza - liczy 102,4 km w województwie podlaskim. Znajdują się tu dwa przejścia drogowe w Ogrodnikach i Budzisku oraz kolejowe w Trakiszkach:

- na przejściu Ogrodniki - Łódzkie otwartym w lipcu 1988 r. odbywa się całodobowy ruch osobowy i towarowy o ładowności do 3,5 tony. Ze względów ekologicznych ruch towarowy od września 1993 r. został wstrzymany (trasy dojazdowe do przejść prowadzą przez Puszcę Augustowską i Wigierski Park Narodowy). Przepustowość przejścia 3000 pojazdów osobowych na dobę. W 1998 r. granicę w Ogrodnikach przekroczyło ok. 1,4 mln osób i 414,6 tys. pojazdów;
- przejście Budzisko - Kalwarija całodobowe dla ruchu towarowego i osobowego. Uruchomione dla ruchu towarowego od września 1993 r., a dla ruchu osobowego od września 1995 r. Przepustowość przejścia 3000 pojazdów osobowych i 1000 ciężarowych na dobę;
- kolejowe przejście Trakiszki - Szestokai, zmodernizowane w 1994 r., zostało udośćnione dla ruchu osobowego, a po zakończeniu prac modernizacyjnych uruchomiony zostanie stały ruch towarowy. Przejście to leży na trasie kolejowej Sokółka - Suwałki, zakwalifikowanej przez PKP do linii pierwszorzędnych w ciągu trasy kolejowej Via Baltica.

Na granicy z Litwą naturalne wydaje się skoordynowanie działań mających doprowadzić do otwarcia terminala do transportu multimodalnego w okolicach przejścia granicznego w Trakiszkach. Planowana modernizacja linii kolejowej Via Baltica jest w tym wypadku okolicznością niezwykle sprzyjającą temu przedsięwzięciu.

Białoruś

W województwie podlaskim przejścia drogowe z Białorusią znajdują się w Kuźnicy Białostockiej, Bobrownikach i Połowcach (bilateralne dla obywateli Polski i Białorusi), a kolejowe w Kuźnicy Białostockiej, Czeremsze, Siemianówce i Zubkach Białostockich:

- przejście Kuźnica Białostocka istnieje od 1992 r. Nie posiada urządzeń infrastrukturalnych odpowiednich do natężonego ruchu. Przepustowość - 1600 samochodów osobowych na dobę i 400 ciężarowych. Wymaga całkowitej przebudowy i należytego wyposażenia. Planowane prace polegające na zlokalizowaniu przejścia na 18 hektarach są planowane na lata 2000-2004.
- przejście w Bobrownikach istnieje od 1994 r. Obecna przepustowość wynosi 400 ciężarówek na dobę. Jest najnowocześniejsze i najlepiej wyposażone na tej granicy, modernizacja została zakończona w 1999 r. Przejście posiada możliwości odpraw towarowo-osobowych. Przepustowość przejścia wynosi:
 - 250 pojazdów towarowych na dobę,
 - 1500 pojazdów osobowych na dobę.

Brak jest odpowiedniej drogi dojazdowej, obecnie ruch odbywa się na brukowanej krajowej drodze Nr 65 z Białegostoku (43 km);

W województwie podlaskim funkcjonują obecnie trzy przejścia kolejowe: w Trakiszkach, w Kuźnicy Białostockiej i Siemianówce. Przejście kolejowe w Czeremsze jest zawieszone, a przejście w Zubkach Białostockich zostało zlikwidowane. Jest to kontynuacja niekorzystnych dla województwa decyzji związanych z ograniczaniem roli transportu kolejowego.

Niewątpliwym priorytetem na granicy wschodniej powinna być kompleksowa modernizacja przejścia w Kuźnicy Białostockiej, wraz z budową terminala. Modernizacja przejścia kolejowego w Kuźnicy Białostockiej równocześnie z budową nowego przejścia drogowego jest również, jak w przypadku granicy z Litwą, dogodnym momentem do rozwoju transportu multimodalnego.

Ruch na przejściach granicznych

Natężenie ruchu na przejściach granicznych jest bezpośrednim argumentem do rozwoju transportu multimodalnego. Ogólne natężenie ruchu wzrosło w latach 1992-1997, od poziomu ok. 800 tys. pojazdów do 2400 tys. pojazdów. W 1998 roku nastąpił spadek ruchu na przejściach granicznych, co zostało spowodowane spadkiem koniunktury gospodarczej na świecie, a przede wszystkim kryzysem w Rosji. Zmniejszenie ruchu dotyczyło w pierwszej kolejności pojazdów osobowych i ciężarowych do 3,5 ton nośności. Spadek ruchu dużych samochodów ciężarowych był minimalny.

6. Podsumowanie

Rozbudowa infrastruktury transportu w stosunku do regionu graniczącego z trzema państwami: Rosją, Litwą i Białorusią implikuje możliwości wykorzystania czynnika położenia przygranicznego jako elementu stymulującego rozwój gospodarczy, podnoszenie atrakcyjności inwestycyjnej i przyczyniającego się do zmiany nieefektywnej struktury gospodarczej.

W obecnej chwili w systemie transportu regionu brak jest elementów, które można byłoby uznać za nowoczesne. Nawet planowane drogi ekspresowe nie rozwiążą problemów wynikających ze wzrastającego ruchu. Nie należy oczekiwać, aby infrastruktura transportu w obecnym układzie stanowiła czynnik podnoszący atrakcyjność województwa. Stanowi ona już obecnie barierę rozwoju i brak zmian jakościowych w tej dziedzinie będzie oddziaływał negatywnie wprost proporcjonalnie do wzrostu ruchu pojazdów. Rozwiązania mogące w znacznym stopniu udoskonalić niesprawny system leżą w sferze transportu multimodalnego.

Podstawowe elementy infrastruktury transportu wymagają radykalnego unowocześnienia i znacznych nakładów finansowych. Niski poziom rozwoju infrastruktury jest m.in. antybodźcem do inwestowania na obszarze regionu i rozwoju współpracy przygranicznej. Przewidywane inwestycje nie mogą pomijać rozwiązań związanych z łączeniem poszczególnych ogniw transportu w jeden spójny system. Pozwoli to na uzupełnianie się przewozów, aby unikać wielu obecnych i przyszłych barier spowodowanych niewydolnością jednego z podsystemów. Brak wielu innych czynników podnoszących atrakcyjność regionu jest dodatkowym argumentem, aby system transportowy, w tym transport multimodalny stał się elementem nowoczesnym, pozwalającym na podniesienie sprawności przewozów i eliminację wielu nadmiernych zagrożeń. Wskazane potrzeby rozwoju transportu multimodalnego w województwie podlaskim nie mogą być oderwane od kompleksowych działań w skali kraju. Sprawny rozwój tego typu przewozów nie rozpocznie się bez decyzji na szczeblu centralnym i stworzeniu lobby na rzecz zmian w organizacji przewozów przede wszystkim tranzytowych. Taki kierunek działań jest zgodny z tendencjami występującymi w Europie. Średni udział transportu multimodalnego w łącznych europejskich przewozach drogowych wynosi obecnie ok. 5% i ma tendencję rosnącą. Większy udział występuje na obszarach, gdzie można uruchomić specjalne pociągi wahadłowe, ok. 25% w przewozach między Europą Północną i Włochami oraz około 50% między rejonem Ren-Ruhra i Lombardią.

Literatura

1. Grzywacz W., Burnewicz J.: *Ekonomika transportu*, WKiŁ, Warszawa 1989.
2. Kamińska T., Rusak M.: *Kryteria społeczno-ekonomiczne decyzji infrastrukturalnych w transporcie*, „Przegląd Komunikacyjny” nr 3, 2000.
3. Neider J., Marciniak-Neider D.: *Transport intermodalny*, PWE, Warszawa 1997.
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 28 lutego 2000 r. w sprawie numeracji i ewidencji dróg krajowych.
5. *Rozwój Polski Północno-Wschodniej w warunkach transformacji gospodarczej*, [red.] Kupiec L., Proniewski M., FUW w Białymstoku, CUP BPR w Białymstoku, Białystok 1994.
6. Strona internetowa www.mtigm.gov.pl/program3.html.
7. *Transport w 1998 r. Wyniki działalności*, GUS, Informacje i opracowania statystyczne, Warszawa 1999.