

Tadeusz Truskolaski
Uniwersytet w Białymstoku

TRANSPORTOWE UWARUNKOWANIA WSPÓŁPRACY PRZYGRANICZNEJ NA PRZYKŁADZIE WOJ. PODLASKIEGO

Wprowadzenie

Regiony przygraniczne pozostawały najczęściej na uboczu życia gospodarczego, skazane na peryferyjne położenie, nie tylko geograficzne, ale również kulturowe i społeczne. Idea współdziałania regionów przygranicznych dała asumpt do działania dla społeczności lokalnych w szerokim spektrum zagadnień. Pojawiły się możliwości przeciwdziałania problemom, które występują w sąsiadujących regionach. W ten sposób możliwość rozwiązania istniejących kwestii przełamała obyczajowe bariery, historyczne podziały czy zadawnione urazy oraz wzajemną niechęć.

Współpraca transgraniczna ma na celu łagodzenie negatywnych skutków istnienia granicy, która nie tylko rozdziela dwa państwa, ale przede wszystkim utrudnia rozwój regionów przygranicznych. Pomimo występujących jeszcze barier, funkcjonujące instytucje współdziałają w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej, rozwoju gospodarczego, ochrony środowiska, czy w sferze społecznej.

Tereny województwa podlaskiego są ważne dla europejskiej współpracy Północ – Wschód. Po włączeniu Polski do UE, podlaskie będzie „pierwszym ośrodkiem Unii na szlaku do Wilna, Rygi, Tallina i Helsinek oraz St. Petresburga”. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej spowoduje powstanie nowej sytuacji w rozwoju stosunków z regionami sąsiednimi leżącymi po wschodniej i północno-wschodniej stronie granicy Rzeczypospolitej. Polska, jako pomost między bogatymi regionami Zachodniej Europy, a słabiej rozwiniętymi, obszarami Europy Wschodniej, będzie miała do spełnienia ważną misję w dziedzinie promocji integracji tych państw z UE. Widoczne jest dążenie w tych społeczeństwach do podnoszenia standardów życia i rozwoju gospodarczego, a także tworzenia warunków gospodarki rynkowej i tworzenia instytucji demokratycznych.

W ciągu ostatnich lat granica północno-wschodnia stała się obszarem intensywnej współpracy. Ważną przesłanką do rozwoju współpracy transgranicznej jest poziom rozwoju gospodarczego sąsiadujących ze sobą państw. Szeroki zakres uwarunkowań nawiązywania i istnienia współdziałania transgranicznego w niniejszym opracowaniu ograniczony został do określenia roli jaką odgrywa w tym procesie infrastruktura transportowa, w tym przede wszystkim jakość dróg oraz możliwości przekraczania przejść granicznych.

Z uwagi na konieczność odwołania się do szeregu danych empirycznych, w opracowaniu wykorzystano materiały wewnętrzne Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Północno-Wschodni w Białymstoku oraz Podlaskiego Oddziału Straży Granicznej.

1. Uwarunkowania współpracy przygranicznej

Współpraca przygraniczna nabrała nowego wymiaru w dobie zmiany sytuacji politycznej i gospodarczej w Europie Środkowo-Wschodniej. Współpraca pomiędzy partnerami, ponieważ partnerstwo jest najlepszą i zasadzie powinno być jedyną formą współpracy, jest zazwyczaj uregulowana prawnie w postaci umowy. Umowy mogą być zawierane pomiędzy państwami jak również regionami. Aby współpraca dobrze się rozwijała potrzebne jest zaangażowanie oraz dobra wola obydwu partnerów - regionów, państw. Oprócz zgodności woli do dobrej współpracy potrzebne są jeszcze inne uwarunkowania, które decydują o charakterze, zasięgu i jakości współpracy. Współdziałania będą się tworzyły i rozwijały z różnym natężeniem w zależności od partnerów po obydwu stronach, różnicy w poziomie rozwoju państw granicznych, sytuacji politycznej, a także w zależności od udogodnień prawnych. Należy popierać każdy model współdziałania - od jednozadaniowego po wielofunkcyjny, od współpracy dotyczącej małych terytoriów, po duże obszary.

Współpracą obejmowane są coraz to nowe dziedziny w zależności od skali współpracy. Do nawiązania i rozwoju współpracy naukowej potrzebne są prężne ośrodki naukowe, współpraca w zakresie turystyki wymaga rozwiniętej infrastruktury turystycznej z szerokim zapleczem. Kolejnym czynnikiem ożywiającym integrację sąsiedzką jest poszanowanie kulturowe i otwartość na kontakty partnerskie.

Działania przygraniczne związane są często z poprawą infrastruktury transportowej w obszarach przygranicznych i na przejściach granicznych, ograniczenie zanieczyszczenia środowiska i wspieranie związanych z tym inwestycji infrastrukturalnych oraz wspólne inicjatywy w dziedzinie turystyki, rozwoju regionalnego, rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości, zasobów ludzkich a także pomoc w nawiązywaniu współpracy przygranicznej. Na podstawie tych działań możemy zauważyć, że aby współpraca między partnerami przynosiła dobre rezultaty potrzebna jest rozbudowana, sprawna infrastruktura transportowa umożliwiająca szybkie przemieszczanie się i komunikowanie. Ilość przejść granicznych oraz dostępność do nich odgrywa znaczącą rolę; ożywia handel przygraniczny i przyczynia się do rozwoju miast nadgranicznych.

2. Stan sieci dróg krajowych województwa podlaskiego

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 936 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 połączenia:¹

- 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.

3. Natężenie ruchu

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%. Drogi 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. Zgodnie z wynikami pomiarów Generalnego Pomiaru Ruchu 2000 r., natężenie ruchu na drogach międzynarodowych województwa podlaskiego, stanowiących zasadniczą część nowego układu dróg krajowych, wynosiło 6261 pojazdów/dobę (średnia krajowa 11 448 pojazdów/dobę).

Wskaźnik wzrostu ruchu pojazdów w latach 1995 – 2000 na drogach międzynarodowych wynosi dla województwa podlaskiego - 1, 54 (średnia krajowa - 1, 34) i jest najwyższy w Polsce.

Średni dobowy ruch na całej sieci dróg krajowych w województwie wynosi 4 184 pojazdów/ dobę (średnia krajowa 7 009 pojazdów/ dobę). Wskaźnik wzrostu ruchu pojazdów samochodowych w latach 1995 – 2000 na wszystkich drogach krajowych w województwie wynosił - 1,2 8 (średnia krajowa – 1, 31).

¹ Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 28 lutego 2000 r. w sprawie numeracji i ewidencji dróg krajowych, ustalona została nowa numeracja dróg krajowych.

Prognoza na lata 2000 - 2005 wskazuje, że w perspektywie na trasie Nr 8 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 drogą 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.

4. Stan techniczny dróg krajowych w aspekcie potrzeb remontowych

Dynamiczny wzrost ruchu drogowego powoduje przyspieszoną degradację nawierzchni. Nawierzchnie dróg, a zwłaszcza ich podbudowy, nie były projektowane na takie standardy i obciążenie ruchu, jaki wynika obecnie z obsługi przejść granicznych. Zwiększenie nośności tych nawierzchni wiąże się z dużymi kosztami, ponieważ w wielu przypadkach tradycyjne technologie w górę (nakładki) nie rozwiązują problemu. Potrzebne są remonty w głąb. Wysokość dostępnych środków na remonty nie pozwala na przełamanie niekorzystnego trendu systematycznego i przyspieszonego procesu degradacji nawierzchni, co ilustruje wymownie Rysunek 1 (w załączeniu).

Wzrost ruchu drogowego w okresie od ostatniego Generalnego Pomiaru Ruchu w 1995 r. wynoszący ponad 8 % rocznie, a szczególnie rosnący w ostatnich latach niemal o 20% rocznie ruch samochodów ciężarowych, w powiązaniu z ograniczeniami środków finansowych na poprawę nośności nawierzchni, to stale pogarszający się stan nawierzchni. Dotychczasowe pomiary natężenia ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2000, wskazują na pogłębianie się niekorzystnych - z punktu widzenia zaległości remontowych nawierzchni – tendencji wzrostu natężenia ruchu, zwłaszcza pojazdów ciężkich.

5. Czynniki wpływające na możliwości poprawy stanu sieci dróg krajowych województwa podlaskiego

Zasadniczym czynnikiem, od którego zależy tempo rozwoju dróg krajowych regionu oraz poprawa stanu nawierzchni tych dróg, jest wysokość dostępnych środków finansowych przeznaczonych na ten cel. Obowiązująca ustawa o finansowaniu dróg publicznych określa wysokość środków na budowę, modernizację, utrzymanie i ochronę dróg krajowych jako 40% wpływów obliczonych od 30% planowanych wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Biorąc pod uwagę wieloletnie zaniedbania w zakresie modernizacji dróg oraz

znaczące zaległości w realizacji remontów, dostępny budżet na drogi krajowe w Polsce - a w konsekwencji tego i w regionie - jest niewystarczający. Należałoby rozważyć zwiększenie udziału środków, pochodzących z akcyzy i przeznaczanych na inwestycje drogowe. Jest również i drugi powód potrzeby wzrostu środków z budżetu państwa na drogi krajowe. Warunkiem uzyskania dodatkowych funduszy z Unii Europejskiej na rozwój sieci drogowej, a zwłaszcza na sukcesywne dostosowanie standardów drogowych do wymogów obowiązujących w Unii, jest własny wkład finansowy Polski.

Z innych źródeł finansowania należy wskazać środki z programu PHARE ESC 2000-2002. Z trzech projektów najbliższa realizacji jest modernizacja drogi Nr 61 na odcinku Grajewo - Rajgród długości 17, 6 km, z przewidzianą dotacją Unii Europejskiej w wysokości 3,8 mln EURO i na odcinku Szczuczyn - Grajewo długości 13, 1 km z dotacją Unii w wysokości 3, 1 mln .

W ramach programu PHARE CBC 2000 i PHARE CBC 2002 (Drogi do przejść granicznych) zgłoszono dwa projekty:

1. Na drogę Nr 65 Białystok – Bobrowniki – Granica Państwa o łącznej długości 22, 2 km z przewidzianą dotacją Unii w wysokości 9, 5 mln EURO.
2. Przygotowywany jest również do wdrożenia projekt pilotażowy programu w ramach Partnerstwa Prywatno – Publicznego, obejmujący odcinek drogi Nr 19 Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze – Granica województwa , długości 93, 3 km. W 2001 roku podjęto prace przy rehabilitacji nawierzchni dróg Nr 8 i Nr 19 w ramach Programu Rehabilitacji współfinansowanym ze środków EBI (Europejski Bank Inwestycyjny).

W ramach programu finansowego ISPA, zwanego programem przedakcesyjnym, przewidzianym na lata 2000-2006, uwzględniane są duże projekty inwestycyjne o wartości ponad 5 mln EURO i zlokalizowane na trasach należących do paneuropejskich korytarzy transportowych, a więc dotyczyć to może trasy Via Baltica. Trzeba jednak uwzględnić fakt, że ISPA pokrywa do 75% nakładów (wyjątkowo do 85%) realizacji projektów, co oznacza konieczność pozyskania znacznych kwot z budżetu państwa. W związku z tym odcinek drogi Nr 8 w ciągu trasy Via Baltica zgłoszono do programu wzmacniania nawierzchni dróg (dostosowania nośności do 115 kN/oś) z wykorzystaniem funduszu ISPA. Opracowany przez Komitet Sterujący realizację drogi Via Baltica II Program Inwestycyjny na lata 2001 – 2006 nie obejmuje terenu województwa podlaskiego, a szczególnie odcinka Białystok – Augustów, którego stan techniczny oceniany jest jako najgorszy na terenie całej trasy Via Baltica. Gotowa jest koncepcja programowa na przebudowę drogi Nr 8 Warszawa – Białystok do parametrów drogi ekspresowej. Następnym etapem będzie wprowadzenie drogi ekspresowej do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin przez które przebiega droga Nr 8 – Via Baltica.

Wzrastające środki z pożyczek z MIF oraz środki z Unii Europejskiej, wspierające przedsięwzięcia drogowe, są obecnie w dużej mierze przeznaczone na dofinansowanie inwestycji autostradowych. Powoduje to niezadowalający

postęp w procesie usuwania zaległości robót remontowych jak i niezbędnej modernizacji istniejącej sieci dróg krajowych (wzmocnienia nawierzchni, obwodnice miast).

6. Transport kolejowy

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 woj. 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. Również niekorzystnie przedstawia się poziom elektryfikacji linii kolejowych. W woj. podlaskim zelektryfikowano tylko 25,9% linii kolejowych, średnio w kraju 50%.

Z powyższej analizy wynika, że stopień niedoinwestowania w linie kolejowe oznacza, że nie stanowią one czynnika rozwoju regionu i intensyfikacji współpracy transgranicznej. Istnieje wręcz tendencja do zamykania nierentownych linii kolejowych, pogarszając i tak relatywnie słabe nasycenie obszaru w sieć kolejową. Stopień nowoczesności, także nie predestynuje tego elementu infrastruktury do rangi bodźca zmieniającego oblicze gospodarcze Polski północno – wschodniej. Zmiany w tym zakresie powinny koncentrować się na kompleksowym rozwoju trasy Via Baltica, w tym trasy kolei szybkiej, prowadzącej do przejścia granicznego w Trakiszkach. 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.

7. Przejścia graniczne jako instrument współpracy transgranicznej

Polska jest członkiem Paktu Północnoatlantyckiego i dąży do członkostwa w Unii Europejskiej. Pragnie utrzymywać przyjazne stosunki ze wszystkimi sąsiadami. Po transformacji, która dokonała się w Europie środkowo-wschodniej graniczymy z siedmioma państwami. Polska ze wszystkimi sąsiadami ma prawnie uregulowany, bezsporny przebieg granic, a polityka państwa ukierunkowana jest na wprowadzenie jak największych ułatwień swobodnego poruszania się i wymiany handlowej. Jednocześnie zmierzamy do maksymalne-

go zabezpieczenia granicy przed przestępczością, która stała się w ostatnich latach domeną zorganizowanych grup międzynarodowych. Zadania te powierzono nowej, policyjnej formacji - Straży Granicznej powołanej Ustawą z 12.10.1990 r.

Tabela 1
Osobowy ruch graniczny

Wyszczególnienie	Przekroczenia granicy ogółem (w tys. osób)	obywatele polscy		cudzoziemcy	
		z Polski	do Polski	z Polski	do Polski
Polska	278 439	55 677	53 500	84 515	83 717
Lubuskie	64 225	10 376	10 062	21 725	22 062
Dolnośląskie	60 066	14 469	12 941	15 861	16 795
Śląskie	45 696	13 726	12 956	9 623	9 391
Zachodniopomorskie	39 558	4 273	4 279	15 646	15 360
Małopolskie	15 359	5 419	5 017	2 460	2 464
Lubelskie	14 896	251	257	7 581	6 807
Podkarpackie	8 248	1 225	1 197	3 052	2 774
Podlaskie	7 328	272	263	3 531	3 262
Opolskie	6 324	2 317	2 245	900	862
Warmińsko-Mazurskie	4 427	1 029	1 045	1 210	1 143

Źródło: GUS "ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce oraz Polaków za granicą w 2000 r."

Od kilku lat realizowany jest proces dostosowania systemu ochrony granicy do standardów wspólnotowych. Ramy prawne dla tego procesu stanowią akty europejskie, takie jak: "Partnerstwo dla członkostwa" i "Stanowiska Negocjacyjne Komisji Europejskiej" oraz akty krajowe: "Narodowa Strategia Integracji", "Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa", "Stanowiska Negocjacyjne Rządu RP" oraz "Polska, Strategia Zintegrowanego Zarządzania Granicą". Podstawowym wymogiem członkostwa w Unii Europejskiej jest przyjęcie przez Polskę dorobku prawnego UE wraz z dorobkiem Schengen. W celu wypełnienia tych warunków w Komendzie Głównej Straży Granicznej opracowano projekt "Strategii przekształceń i rozwoju Straży Granicznej na lata 2000-2003", zgodny ze "Strategią Zintegrowanego Zarządzania Granicą".

Województwo Podlaskie położone na północno-wschodnim krańcu Polski, graniczy z dwoma państwami: Republiką Litewską oraz Republiką Białorusi. Dane na temat liczby i rodzajów przejść granicznych znajdują się w tabeli 2. Według danych GUS osobowy ruch graniczny na przejściach w województwie

Podlaskim jest stosunkowo niski w porównaniu do pozostałych województw. Należy zwrócić uwagę na specyfikę granicy wschodniej, na której istnieje najmniej przejść pieszych, oraz mało jest miejscowości położonych przy granicy, będących atrakcyjnymi turystycznie tak jak to ma miejsce na granicy Czeskiej, Słowackiej czy Niemieckiej. Wyraźnie widoczna jest ponad dziesięciokrotnie większa ilość cudzoziemców przekraczających granicę niż obywateli Polskich.

7.1 Granica z Republiką Białoruś

W roku 2001 odprawiono mniejszą niż w 2000 roku liczbę osób, większość osób przekraczających granicę to cudzoziemcy. Jednak ich liczba w roku 2001 zmniejszyła się o 12,3% (12 455 162 w 2000r. do 11 191 784 w 2001r.), wzrósł natomiast ruch obywateli RP o 9,4% (z 501 936 do 549 248 tys. os.). Nie zmieniony pozostał poziom ruchu granicznego samochodów osobowych (2 793 291), zmniejszył się autobusów o 9,3% do 47 016, zwiększył się ruch samochodów ciężarowych o 14,3% do 470 578. (por. rysunek 2, w załączeniu). Prawie dwukrotnie zwiększyła się liczba odmów wjazdu cudzoziemcom na terytorium RP, o 84,5 % do 17 049. Funkcjonariusze SG odmówili wjazdu o prawie 8 tys. cudzoziemcom więcej, niż w 2000r.

W sposób znaczący zwiększyła się liczba nielegalnych przekroczeń granicy przez cudzoziemców. W ubiegłych latach odcinek ten charakteryzował niski poziom przestępczości granicznej. Liczba zatrzymań w ciągu ostatnich 4 lat wahała się od 20 do 70 osób. W 2001 r. zatrzymano natomiast blisko 150 cudzoziemców, którzy nielegalnie przekroczyli granicę. Na granicy z Białorusią SG zatrzymuje największe ilości przemycanych samochodów ich ilość wzrosła o 66% do 357. Zdecydowaną większość z nich ujawnia się w przejściach granicznych. W 2001 r. nastąpił wzrost liczby zatrzymanych pojazdów oraz wartości ujawnionego przemytu alkoholu (ponad 2-krotnie) 151% do wartości 3 001 449 zł.

7.2 Granica z Republiką Litewską

Na granicy z Litwą ma miejsce stabilny wysoki poziom ruchu granicznego – przy czym niski poziom przestępczości granicznej. Dwa przejścia drogowe jakie istnieją na granicy z Litwą charakteryzuje wysoki poziom ruchu pojazdów krajowych, Budzisko 53 689 oraz ponad dziesięciokrotnie większy ruch pojazdów zagranicznych 745 850. Z przejścia w Ogrodnikach korzysta rocznie 53 884 pojazdów krajowych oraz 239 008 zagranicznych. Są to przejścia o najwyższym natężeniu ruchu w województwie. Obecnie nie obserwuje się tutaj znaczącego zagrożenia migracyjnego, zmniejsza się również liczba przypadków ujawnionego przemytu, samochody spadek o 23%, papierosy spadek o 21%. Nieznacznie wzrósł ruch graniczny zarówno osób jak i środków transportu dro-

gowego. (por rysunek 2). Miał miejsce ponad dwukrotny spadek liczby zatrzymanych cudzoziemców, którzy nielegalnie usiłowali przedostać się do Polski.

Tabela 2

Przejścia graniczne zlokalizowane w woj. Podlaskim.

Wyszczególnienie	Rodzaj przejścia granicznego	Dozwolony rodzaj ruchu granicznego	Prowadzona kontrola graniczna
Na odcinku z Litwą			
- Budzisko	drogowe	osobowy, towarowy	paszportowa celna, fotosanitarna (8:00 – 20:00), weterynaryjna, sanitarna
- Trakiszki	kolejowe	osobowy, towarowy	paszportowa celna
- Ogrodniki	drogowe	osobowy, towarowy (pojazdami o masie całkowitej do 3,5t – z wyjątkiem podlegających kontroli weterynaryjnej, fitosanitarnych oraz ładunków niebezpiecznych)	paszportowa celna
Na odcinku z Białorusią			
- Kuźnica Białostocka	drogowe	osobowy, towarowy, uproszczony ruch graniczny	Paszportowa celna fitosanitarna (7:00 – 19:00), weterynaryjna, sanitarna
- Kuźnica Białostocka	kolejowe	Osobowy, towarowy uproszczony ruch graniczny	Paszportowa celna fitosanitarna (7:00 – 19:00), weterynaryjna
- Bobrowniki	drogowe	Towarowy uproszczony ruch graniczny	Paszportowa, celna, fitosanitarna (8:00 – 18:00), weterynaryjna
- Czeremcha	kolejowe	Osobowy, towarowy, uproszczony ruch graniczny	Paszportowa, celna
- Połowce	drogowe	Osobowy dla obywateli Polski i Białorusi z wyłączeniem ruchu autobusowego, uproszczony ruch graniczny	Paszportowa, celna
- Siemianówka	kolejowe	towarowy	Pozapaszportowa, celna
- Zubki Białostockie	kolejowe	towarowy	Pozapaszportowa, celna

stockie			
- Białowieża	drogowe	Osobowy (w ramach uproszczonego ruchu granicznego)	Pozapaszportowa, celna
- Jałówka	drogowe	Osobowy (w ramach uproszczonego ruchu granicznego)	Pozapaszportowa, celna
- Lipszczany	drogowe	Osobowy (w ramach uproszczonego ruchu granicznego)	Pozapaszportowa, celna

Źródło:

Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15.11.1999 r. (M.P. z dnia 30 listopada 1999 r.) oraz Biuletyn Celny z dnia 5.09.1999 r., Wyd. „Hubertus”, Warszawa 1999

Tabela 3

Czas oczekiwania na drogowych przejściach granicznych w dniu 21.05.2002

Przejście graniczne z Białorusią	Wjazd do RP: Samochody ciężarowe	Wjazd do RP: Samochody osobowe	Wyjazd z RP: Samochody ciężarowe	Wyjazd z RP: Samochody osobowe
Kuźnica*	--	--	--	--
Bobrowniki	6	3	27	2
Połowce	--	7	--	0
Przejście graniczne z Litwą	Wjazd do RP: Samochody ciężarowe	Wjazd do RP: Samochody osobowe	Wyjazd z RP: Samochody ciężarowe	Wyjazd z RP: Samochody osobowe
Budzisko	4	0	18	0
Ogrodniki	0	0	0	0

- przejście w remoncie

Źródło: Dane Straży Granicznej

O dostępności przejść granicznych, a tym samym o poziomie współpracy transgranicznej, decyduje również czas oczekiwania na przekroczenie przejścia granicznego. Często zdarzają się kolejki, w których trzeba czekać ponad dobę. (por. tabela 3) W szczególności sytuacja taka dotyczy samochodów ciężarowych.

Zakończenie

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 uniknąć wielu obecnych i przyszłych barier spowodowanych niewydolnością jednego z podsystemów. Brak wielu innych czynników podnoszących atrakcyjność regionu jest dodatkowym argumentem, aby system transportowy, stał się elementem nowoczesnym, pozwalającym na podniesienie sprawności przewozów i eliminację wielu nadmiernych zagrożeń.

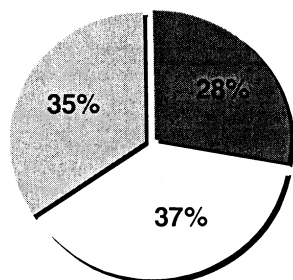
Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego stwarza potrzebę kreowania systemu transportowego, w którym:

- kolej odgrywa znaczącą rolę i konkuruje z transportem drogowym w przewozach pasażerskich w formach tzw. pociągów kwalifikowanych (EC, IC) oraz w przewozach towarowych zwłaszcza w tranzycie (z wykorzystaniem technologii multimodalnych),
- transport drogowy koncentruje ruch na sieci dróg ruchu szybkiego (autostradach i drogach ekspresowych), odgrywając decydującą rolę dla odległości nie przekraczających 300 – 500 km,
- racjonalizacja kierunkowego układu tranzytowego opiera się na kryterium potrzeb ruchowych, uzasadniających kosztowne inwestycje tam, gdzie nakładają się na siebie znaczny ruch międzynarodowy, krajowy i regionalny.

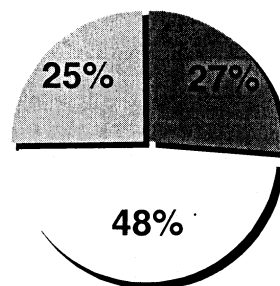
Realizacja tych niewątpliwie kierunkowo słusznych założeń spowoduje intensyfikację współpracy transgranicznej i przyczyni się do wzrostu konkurencyjności województwa podlaskiego z regionami położonymi w centrum i na zachodzie Polski

Stan nawierzchni sieci dróg krajowych w województwie podlaskim Charakterystyka tempa degradacji nawierzchni

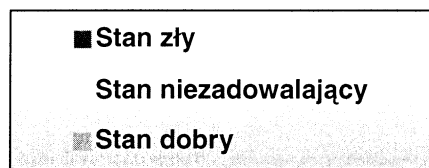
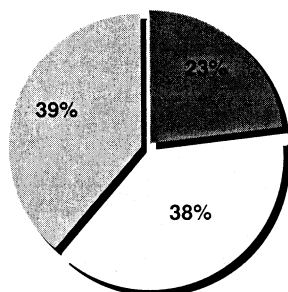
1998 ROK



1999 ROK



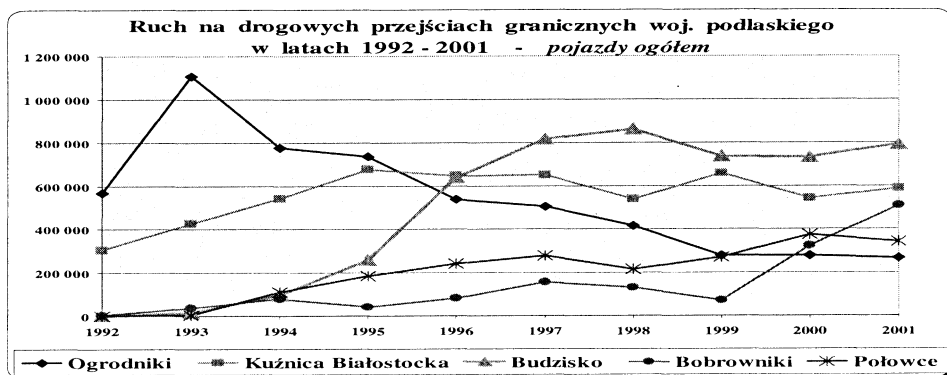
2000 ROK



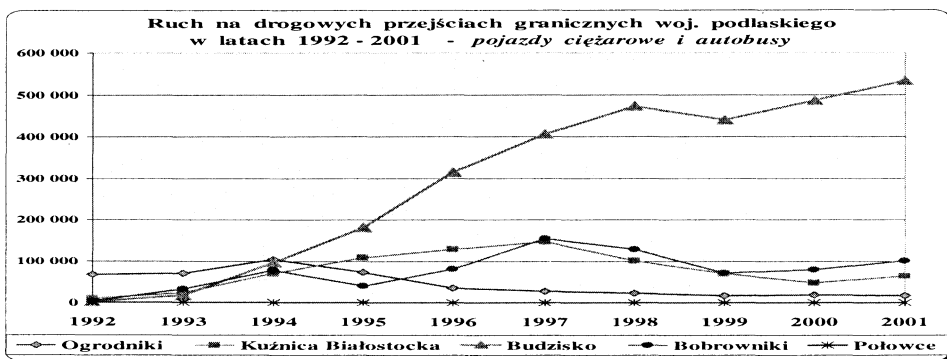
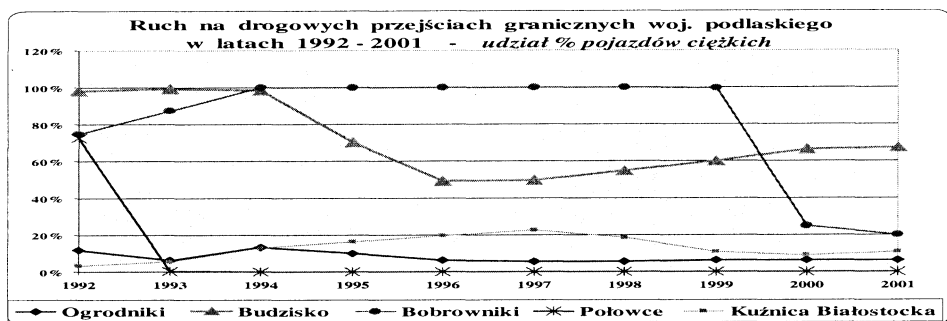
Źródło: Dane Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Północno-Wschodni

Rysunek 2

Dynamika wzrostu ruchu na drogowych przejściach granicznych w



latach 1992 - 2001



Źródło: opracowano w Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych Oddział Północno-Wschodni w Białymstoku

Tabela 4

Wielkość oraz dynamika osobowego ruchu granicznego w przejściach granicznych Polski po 1989 roku.										
granica:	Ruch osobowy (w tys. osób)									% udział w całości ruchu 2001r.
	1990 r	zmiany 1994/96 w %	1996 r.	zmiany 1996/98 w %	1998 r.	zmiany 1998/00 w %	2000 r.	zmiany 2000/01 w %	2001 r.	
z Rosją	83	23,7	4199	-25,7	3120	41,9	4427	-10,6	3957	1,7
z Litwą	996	6,4	2939	23,8	3638	-16,8	3027	3,9	3145	1,4
z Białorusią	5567	10,6	10879	-34,2	7160	78,1	12755	-12,3	11192	4,9
z Ukrainą	4272	60,5	10629	-10,2	9547	23,9	11831	6,2	12561	5,5
Granica wschodnia	10918	35,8	28646	-18,1	23465	36,5	32040	-3,7	30855	13,6
ze Słowacją	6225	78,7	16750	7,2	17951	15,5	20741	-11,8	18285	8,0
z Czechami	16717	74,6	82452	-0,8	81796	-4,8	77842	-3,4	75200	33,1
Granica południowa	22942	75,3	99202	0,5	99747	-1,2	98583	-5,2	93485	41,1
z Niemcami	42365	-4,6	127764	10,7	141381	-3,3	136696	-33,6	90699	39,9
Granica morska	704	28,6	1564	151,5	3933	62,5	6390	-6,9	5946	2,6
Granica powietrzna	2379	28	2950	33,4	3934	19,5	4701	15,4	5426	2,4
Pozostałe	4943	14,5	2219	-89,1	242	1055,8	2797	-63,3	1026	0,5
Razem	84251	9,1	262345	3,9	272702	3,1	281207	-19,1	227437	100,0
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.										