

**Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa**

**w Województwie Podlaskim**

**do 2005 r., z perspektywa do 2015 r.**

**Warszawa, sierpień 2002**

**Prace wykonano na zlecenie**

**Urzedu Marszalkowskiego Województwa Podlaskiego**

**Zespół autorski:**

*Wieslaw Banas, Jan Ceborski, Leszek Dziuban, Hanna Polewska-Dorozik,*

*Agnieszka Skala-Pozniak, Dariusz Zalewski*

## Spis treści

<u>Rozdział I</u> .....	5
<u>Uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne województwa podlaskiego w zakresie rozwoju infrastruktury transportu drogowego</u> .....	5
<u>1. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze</u> .....	5
<u>1.1. Położenie geograficzne województwa</u> .....	5
<u>1.2. Podział administracyjny</u> .....	6
<u>1.3. Sytuacja demograficzna i społeczna w województwie</u> .....	7
<u>1.4. Rynek pracy</u> .....	8
<u>1.5. Gospodarka województwa</u> .....	9
<u>1.5.1. Wskaznik PKB</u> .....	9
<u>1.5.2. Podmioty gospodarcze w województwie</u> .....	9
<u>1.5.3. Produkcja przemysłowa i budownictwo w województwie podlaskim</u> .....	10
<u>1.5.4. Rolnictwo</u> .....	11
<u>1.6. Ochrona środowiska</u> .....	11
<u>1.7. Turystyka</u> .....	12
<u>2. Kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego Województwa Podlaskiego ze szczególnym uwzględnieniem kierunków polityki transportowej w zakresie infrastruktury transportu drogowego</u> .....	13
<u>3. Uwarunkowania zewnętrzne województwa podlaskiego w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej</u> .....	18
<u>3.1. Uwarunkowania wynikające z wymogów Unii Europejskiej</u> .....	18
<u>3.2. Uwarunkowania wynikające ze współpracy międzynarodowej, w tym przygranicznej</u> .....	22
<u>Rozdział II</u> .....	24
<u>Określenie możliwych instrumentów wdrażania polityki transportowej województwa w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej na szczeblu samorządów i kraju</u> .....	24
<u>Rozdział III</u> .....	27
<u>Diagnoza obecnego stanu infrastruktury transportu drogowego oraz wnioski do sformułowania ram polityki transportowej województwa</u> .....	27
<u>1. Sieć drogowa województwa</u> .....	27
<u>1.1. Drogi krajowe</u> .....	27
<u>1.1.1. Sieć dróg krajowych</u> .....	27
<u>1.1.2. Natężenie ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych województwa podlaskiego</u> .....	30
<u>1.1.3. Analiza dostosowania warunków technicznych dróg krajowych do ich klas funkcjonalnych</u> .....	35
<u>1.1.4. Stan techniczny dróg krajowych</u> .....	39
<u>1.2. Drogi wojewódzkie</u> .....	42
<u>1.2.1. Sieć dróg wojewódzkich</u> .....	42
<u>1.2.2. Natężenie ruchu pojazdów samochodowych na drogach wojewódzkich</u> .....	45
<u>1.2.3. Analiza dostosowania warunków technicznych dróg wojewódzkich do ich klas funkcjonalnych</u> .....	50
<u>1.2.4. Stan techniczny dróg wojewódzkich</u> .....	52
<u>1.3. Drogi powiatowe i gminne</u> .....	55
<u>1.4. Sieć dróg na terenie miasta Białegostoku</u> .....	56
<u>1.5. Sieć dróg na terenie miasta Łomża</u> .....	58

<u>1.6. Sieć dróg na terenie miasta Suwałki</u> .....	59
<u>2. Drogowe przejścia graniczne</u> .....	60
<u>3. Wpływ ruchu transgranicznego na sieć drogową</u> .....	61
<u>4. Prognoza natężenia ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych i wojewódzkich regionu do 2015 r.</u> .....	67
<u>5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwie</u> .....	69
<u>6. Ocena stanu infrastruktury transportu drogowego dla potrzeb sformułowania ram polityki transportowej województwa</u> .....	70
<u>Rozdział IV</u> .....	73
<u>Analiza SWOT</u> .....	73
<u>Rozdział V</u> .....	75
<u>Uwarunkowania oraz cele i zadania długo- i średnioterminowej polityki transportowej w zakresie infrastruktury transportu drogowego</u> .....	75
<u>1. Uwarunkowania (synteza)</u> .....	75
<u>2. Cel generalny, cele podstawowe i główne zadania</u> .....	75
<u>Rozdział VI</u> .....	78
<u>Strategia rozwoju infrastruktury transportu drogowego w województwie podlaskim, wraz z harmonogramem realizacji zadań rozwojowych</u> .....	78
<u>1. Strategia średnioterminowa (na lata 2002 – 2005)</u> .....	78
<u>2. Strategia długoterminowa (do roku 2015)</u> .....	85
<u>Rozdział VII</u> .....	93
<u>Szacunki kosztów rekomendowanych przedsięwzięć w strategii średnioterminowej dla rozwoju infrastruktury drogowej odnośnie dróg krajowych województwa podlaskiego na lata 2002 – 2005</u> .....	93
<u>1. Szacunki kosztów</u> .....	93
<u>2. Źródła finansowania</u> .....	95
<u>Rozdział VIII</u> .....	105
<u>Efekty realizacji projektów rozwoju sieci drogowej</u> .....	105
<u>1. Korzyści społeczne i ekonomiczne</u> .....	105
<u>2. Monitoring systemu infrastruktury drogowej</u> .....	106
<u>Podsumowanie</u> .....	108

## **Rozdział I**

### **Uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne województwa podlaskiego w zakresie rozwoju infrastruktury transportu drogowego**

#### **1. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze**

##### **1.1. Położenie geograficzne województwa**

Województwo podlaskie położone jest w północno-wschodniej części Polski. Zajmuje obszar 20 180 km<sup>2</sup>, co stanowi 6,4% powierzchni całego kraju. Województwo jest szóstym pod względem wielkości województwem w Polsce.

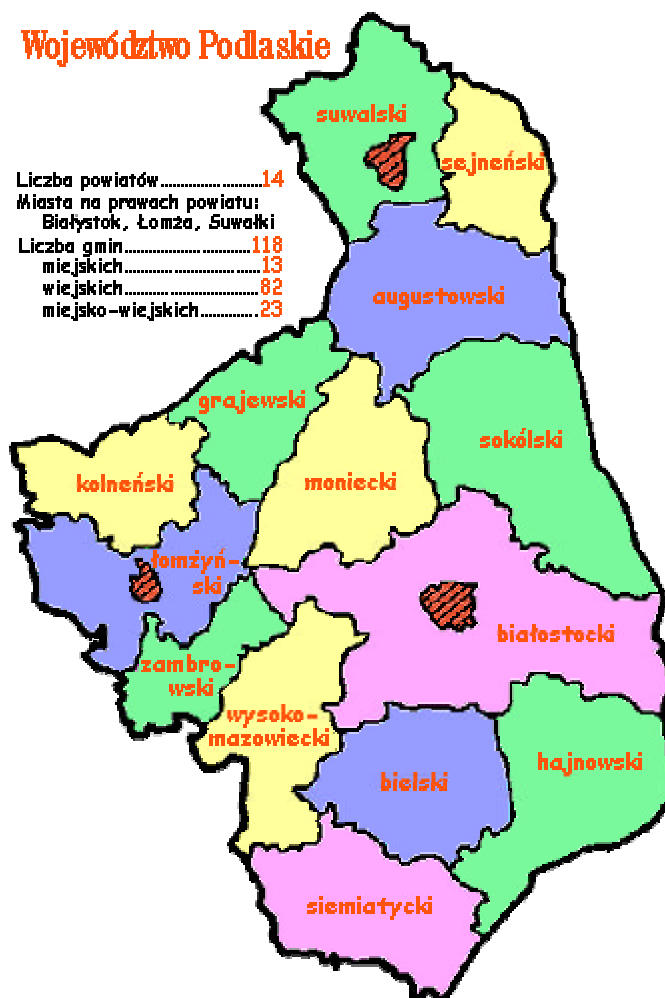
Pod względem fizjograficznym województwo jest regionem nizinnym. Średnia wysokość wynosi ok. 150 m n.p.m. Obszar województwa podlaskiego niemal w całości leży w dorzeczu Wisły. Głównymi rzekami są Narew, Biebrza i Bug. Największe z licznych jezior to: Wigry, Hancza, Szurpily, Necko, Rajgrodzkie. W krajobrazie dominują użytki rolne oraz lasy i puszcze: Białowieska, Knyszynska, Gródecka oraz Augustowska. Interesującym obiektem, głównie pod względem turystycznym, jest Kanał Augustowski.

Województwo podlaskie graniczy, od północnego zachodu, z województwem warmińsko-mazurskim, od zachodu – z województwem mazowieckim oraz od południa, na bardzo krótkim odcinku, z województwem lubelskim. Województwo podlaskie położone jest w rejonie przygranicznym państwa. Od północy i północnego-wschodu, na odcinku około 100 km graniczy z Litwą, zaś od wschodu z Białorusią, na długości około 260 km.

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

## 1.2. Podział administracyjny

Rysunek 1. Województwo podlaskie – podział administracyjny



Województwo podlaskie podzielone jest na:

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

Na terenie województwa funkcjonuje 36 miast, 3 947 miejscowości wiejskich, 3 276 sołectw. Stolica województwa i zarazem największym miastem jest Białystok, liczący ponad 285 tys. mieszkańców. W Suwałkach i Łomży zamieszkuje po około 65 tys. mieszkańców, sześć miast – Augustów, Bielsk Podlaski, Grajewo, Hajnówka, Zambrów i Sokółka – liczą po 20 000-30 000 mieszkańców. Pozostałe ośrodki to miasta małe – do 15 tys. mieszkańców. Wiejska sieć osadnicza charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem. Na jedną miejscowość wiejską w 1999 r. przypadło ok. 133 mieszkańców (średnio w kraju – 259).

### 1.3. Sytuacja demograficzna i społeczna w województwie

Według danych GUS, w 2000 r. województwo podlaskie liczyło 1 221,1 tys. mieszkańców (co stanowi 3,2% ludności w Polsce) i plasuje się na 14. miejscu wśród województw ze względu na liczbę mieszkańców. Od 1995 r. liczba ludności województwa zwiększyła się o 0,10% (w całej Polsce – o 0,09%). Województwo podlaskie jest regionem słabo zaludnionym – gęstość zaludnienia w województwie podlaskim jest najniższa w Polsce i wynosi 60,5 osób/km<sup>2</sup> (wskaznik ten dla całego kraju wynosi 124 osoby)<sup>1</sup>.

Struktura wiekowa ludności województwa w porównaniu do struktury krajowej w 2000 r. przedstawiała się następująco:

- ludność w wieku przedprodukcyjnym – 25,6% (Polska – 24,1 %)
- ludność w wieku produkcyjnym – 58,5% (Polska – 61,2%)
- ludność w wieku poprodukcyjnym – 15,9% (Polska – 14,7%).

Najsilniej zaludnione jest miasto Białystok, w którym zamieszkuje 285,5 tys. osób (23% ludności województwa). Wraz z rozległym powiatem białostockim obszar ten zamieszkuje 425 tys. osób, czyli 35% ludności całego województwa. Najslabiej zaludniony jest powiat sejneński – zaledwie 22 tys. osób.

W tabelicy 1.1. przedstawiono prognozę ludności w województwie podlaskim według wieku.

---

<sup>1</sup> Dane GUS.

**Tablica 1.1**

**Prognoza liczby i struktury wiekowej ludności w województwie podlaskim**

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

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

Według prognozy przedstawionej w tablicy 1.1., liczba ludności w województwie podlaskim będzie w ciągu najbliższych 20 lat nieznacznie wzrastać, a następnie zacznie się zmniejszać (o 2,5% w roku 2030 w porównaniu z rokiem 2000). Prognoza zakłada pogłębienie się niekorzystnego trendu spadku udziału ludzi młodych w ogólnej liczbie ludności w województwie, aż do 18% w roku 2030. Do roku 2010 nadal będzie wzrastał udział ludności w wieku produkcyjnym, później oczekiwany jest spadek jej liczby w tempie około 5-6% rocznie. Coraz szybciej będzie zaś wzrastał udział ludności w wieku poprodukcyjnym – do 20% w roku 2020 i 24% w 2030.

#### 1.4. Rynek pracy

W 2000 r. w województwie podlaskim zatrudnionych było 495,4 tys. osób<sup>2</sup> (3,2% zatrudnionych w kraju). W 1999 r. liczba ta wynosiła 509,4 tys. osób. Oznacza to spadek w stosunku do liczby pracujących w 1999 r. o 14 tys. osób, zaś w relacji do 1998 r. o ponad 18 tys. osób.

Charakter regionu sprzyja zatrudnieniu w sektorze rolnictwa. Dlatego też w roku 1999 udział pracujących w rolnictwie wyniósł 45,2%, czyli o 17,6 punktów procentowych więcej niż średnio w kraju (4 miejsce wśród województw – wyższy odsetek mają województwa: lubelskie, świętokrzyskie i podkarpackie).

Udział zatrudnionych w przemyśle i budownictwie, należący do najniższych w kraju, wyniósł 18,1% (średnia krajowa – 28%).

Rynek pracy w województwie podlaskim nie w pełni zaspokaja podaż siły roboczej. W końcu grudnia 2000 r. liczba bezrobotnych przekroczyła 79 tys. osób, (co stanowiło 3% wszystkich bezrobotnych w kraju), w tym ponad 41,5 tys. kobiet (53%). Tym samym stopa rejestrowanego w województwie podlaskim bezrobocia wyniosła 13,7% (wzrost w skali roku o 1,2 punktu), czyli poniżej średniej krajowej, która wyniosła 15%.

Należy zaznaczyć, że stopa bezrobocia w województwie podlaskim jest niższa od średniej krajowej, na co bez wątpienia wpływa wysoki wskaźnik zatrudnienia w rolnictwie. Tezę tę potwierdza wysokość wskaźnika bezrobocia wśród pracujących poza rolnictwem, który wynosi aż 25,1%. Bezrobotni zamieszkali na wsi stanowili 37% ogółu zarejestrowanych

<sup>2</sup> Dane GUS na 30 IX 1999 r., dane wg faktycznego miejsca pracy; bez jednostek budżetowych prowadzących działalność w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego; łącznie z gospodarstwami indywidualnymi.



bezrobotnych (29,5 tys. osób); szacuje się jednak, że łączna liczba bezrobotnych na terenach wiejskich oscyluje wokół 40 tys. osób łącznie z osobami zaliczanymi do obszaru bezrobocia ukrytego.

## **1.5. Gospodarka województwa**

### **1.5.1. Wskaznik PKB**

Wartość wskaźnika PKB na jednego mieszkańca województwa podlaskiego wyniosła w 1998 r.<sup>3</sup> 10 926 zł i była (obok województw: podkarpackiego i warmińsko-mazurskiego) jedna z najniższych w skali całego kraju.

Średni PKB na mieszkańca w całym kraju wyniósł w badanym roku 14 316 zł, czyli o 1/3 więcej od produktu podlaskiego. W 1998 roku wskaźnik PKB na mieszkańca wyniósł 8 300 zł i również był jednym z najniższych. Należy jednak zaznaczyć, że podczas gdy w 1998 r. PKB *per capita* w Polsce stanowił 170% wartości PKB dla województwa podlaskiego, w 1999 r. wskaźnik ten wynosił już tylko 133%. Tempo zmniejszania się różnicy między średnią krajową a województwem było zatem bardzo duże.

Udział PKB województwa w PKB Polski wynosi obecnie około 2,4% co daje przedostatnią pozycję w Polsce. Niski jest również udział regionu w wartości dodanej brutto, który osiąga podobny poziom 2,4% (14 lokata w kraju). Województwo odbiega od średniej krajowej pod względem struktury udziału poszczególnych gałęzi gospodarki w wytworzeniu wartości dodanej brutto. Udział rolnictwa i leśnictwa w wartości dodanej brutto jest wyższy o 6 pkt procentowych od średniej krajowej i o tyleż punktów niższy jest udział przemysłu.

### **1.5.2. Podmioty gospodarcze w województwie**

W końcu grudnia 2000 r. w województwie podlaskim zarejestrowanych było 8 956 podmiotów gospodarczych (bez spółek cywilnych i osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą). Liczba ta jest o 11% większa w porównaniu z rokiem poprzednim (wynosiła wówczas 8 100).

Region podlaski jest obszarem coraz bardziej interesującym dla inwestorów zagranicznych, ponieważ liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego zwiększyła się w tym czasie o 10,2% (wynosi ona 345 spółek), co jest wskaźnikiem o 2 punkty wyższym od średniej krajowej. Wciąż jednak zainteresowanie to jest niewystarczające. Wartość zaangażowanego kapitału stanowiła w 1998 r. zaledwie 0,6% łącznych nakładów w Polsce. Pod względem liczby inwestycji zagranicznych podlaskie zajmuje ostatnie miejsce w kraju. Na terenie województwa działa 31 inwestorów zagranicznych, którzy ulokowali co najmniej 1 mln USD w inwestycje bezpośrednie, głównie w przemysł tytoniowy i działalność handlowo – usługową. Należą do nich: British American Tobacco Industries Plc, Metro AG, Akerlung-Rausing, Pol-Amer. Ent. Fund oraz Binding Brauerei.

W celu pełnego przedstawienia poziomu przedsiębiorczości w województwie niezbędne jest uwzględnienie liczby spółek cywilnych i osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą. Liczba ta w grudniu 1999 r. wynosiła 71 938 podmiotów gospodarki narodowej (2,7% wszystkich podmiotów w kraju), zaś w grudniu 2000 r. – 76 890 przedsiębiorstw<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Dane za rok 1999 lub nowsze nie są dostępne.

<sup>4</sup> Liczba tych przedsiębiorstw dla całego kraju w 2000 r. nie została jeszcze opublikowana.

Na terenie województwa podlaskiego w grudniu 2000 r. zarejestrowanych było prawie 86 tys. podmiotów, z czego około 84% stanowiły spółki cywilne oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Na terenie Białegostoku i powiatu białostockiego zarejestrowanych było 40% wszystkich podmiotów gospodarczych.

Duże znaczenie w gospodarce regionu odgrywa sektor małych i średnich przedsiębiorstw, ponieważ jest on głównym źródłem nowych miejsc pracy. Udział tej grupy podmiotów w ogólnej sumie przychodów przedsiębiorstw ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów wynosił w 2000 r. 60,4% (wzrost w porównaniu z poprzednim rokiem o 2,7 punktu), natomiast w wielkości nakładów inwestycyjnych – 46,6%.

### 1.5.3. Produkcja przemysłowa i budownictwo w województwie podlaskim

Przedsiębiorstwa zarejestrowane na terenie województwa wytworzyły w 2000 r. 1,5% krajowej produkcji sprzedanej przemysłu i 1,2% - budownictwa, przy czym dynamika produkcji sprzedanej tych sektorów była niższa niż średnio w kraju.

**Tablica 1.2**

**Produkcja sprzedana przemysłu i budownictwa w okresie styczeń – wrzesień 2000 r.  
(w mln zł, ceny bieżące)**

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

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

Z powyższej tablicy wynika, że udział województwa w krajowej produkcji sprzedanej przemysłu utrzymuje się na stałym poziomie, natomiast w budownictwie udział ten spada.

Sytuacja województwa w budownictwie i przemyśle na tle pozostałych województw przedstawia się niekorzystnie. Dotyczy to zwłaszcza produkcji przemysłowej, która jest najniższa w kraju.

Województwo podlaskie charakteryzuje się niskim poziomem uprzemysłowienia na tle całego kraju. Priorytetem województwa nie jest, oczywiście, intensywny rozwój przemysłu, zwłaszcza, że główne zalety województwa skupione są wokół niezanieczyszczonego i chronionego środowiska naturalnego. Należy jednak mieć na uwadze społeczne problemy województwa, jakimi są przede wszystkim: zbyt wysoki udział pracujących w rolnictwie oraz bezrobocie. Skoro nie przewiduje się znaczącego wzrostu produkcji przemysłowej, nowe miejsca pracy muszą być tworzone w trzecim, usługowym sektorze gospodarki, w tym zwłaszcza poprzez rozwój małej i średniej przedsiębiorczości.

Produkcja przemysłowa województwa podlaskiego obejmuje przede wszystkim branżę spożywcza, a także przemysł lekki, drzewny, budowlany i maszynowy. Działalnością produkcyjną zajmuje się około 8 tys. podmiotów gospodarczych, skupionych przede wszystkim w Białymstoku i pozostałych ośrodkach miejskich (głównie w Łomży i w Suwałkach). Ze względu na rolniczy charakter regionu, przemysł rolno – spożywczy zlokalizowany jest stosunkowo równomiernie.

W strukturze branżowej przemysłu największy udział stanowi produkcja artykułów spożywczych i napojów (44%), kolejną pozycję zajmują: produkcja drewna i wyrobów z drewna (10%), produkcja tkanin (7%), maszyn i urządzeń (6%).

Istotną rolę w gospodarce województwa odgrywają liczne mleczarnie, zaliczane do najlepszych w kraju.

Na terenie województwa znajdują się liczne, przeważnie prywatne, zakłady (około 700) zajmujące się przetwórstwem rolno-spożywczym: mleka, mięsa, drobiu, owoców i warzyw, zbóż, a także wytwarzaniem alkoholu i piwa.

Podlaskie nie należy do regionów zasobnych w surowce mineralne. Występują tu surowce stanowiące bazy dla potrzeb budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych: piaski, ropy ceramiczne, żwir, kruszywo, torfy i kreda.

#### **1.5.4. Rolnictwo**

Rolnictwo województwa podlaskiego funkcjonuje w trudnych warunkach przyrodniczych i klimatycznych, a także glebowych. Świadczy o tym: najkrótszy okres wegetacji w Polsce, silne spadki temperatur, niskie klasy jakości gleb oraz okresowe deficyty wody.

Pomimo to, rolnictwo jest dominującym działem gospodarki w województwie. Związane jest głównie z sektorem prywatnym, w którego użytkowaniu znajduje się 95% użytków rolnych i 93,8% ogólnej liczby gospodarstw. Zarejestrowanych jest około 125 tys. indywidualnych gospodarstw rolnych o stosunkowo dużej średniej użytkowanej powierzchni 13,5 ha (średnia krajowa - 7,9 ha). Użytki rolne stanowią około 60% powierzchni województwa (około 1 200 tys. ha, co stanowi 6,5% użytków rolnych w kraju). Na przeciętnego mieszkańca województwa przypada najwięcej w kraju użytków rolnych – 0,98 ha, tj. ponad dwa razy więcej niż średnio w Polsce (0,48 ha).

Na terenie województwa podlaskiego uprawia się głównie ziemniaki, zboża (żyto, owies, pszenice, kukurydza), rzepak i buraki cukrowe.

W strukturze użytków rolnych, duży jest udział łąk - 12,34% (większy ma tylko woj. małopolskie) i pastwisk - 7,62% (większy ma tylko woj. warmińsko-mazurskie). W województwie panują bardzo dobre warunki dla chowu bydła mlecznego i mięsnego. Województwo podlaskie przoduje obecnie w produkcji zwierzęcej w kraju na 1000 mieszkańców (2 miejsce w liczbie sztuk bydła i 6 miejsce w liczbie sztuk trzody chlewnej).

Należy zaznaczyć, że dominujący na terenie województwa typ małych, rodzinnych gospodarstw, opierających swoją działalność na naturalnych metodach uprawy i hodowli, to doskonały punkt wyjściowy do produkcji żywności ekologicznej oraz tworzenia oferty agroturystycznej. Fakt ten należy uznać za najbardziej obiecujący kierunek rozwoju rolnictwa na tym obszarze.

#### **1.6. Ochrona środowiska**

Środowisko przyrodnicze województwa podlaskiego należy do unikalnych w skali kraju – przede wszystkim dlatego, że zachowało duży stopień naturalności. Występuje tu największy w Europie kompleks bagien i puszczy nie przekształconych przez działalność człowieka oraz bogata fauna i flora, w tym szczególnie bogate obszary leśne (lasy stanowią 29,8% powierzchni województwa). Dlatego też województwo włączone jest do makroregionu „Zielone Płuca Polski”.

Obszar Puszczy: Białowieskiej, Augustowskiej, Knyszynskiej, Doliny Narwi i Bugu oraz Pojezierze Suwalskie i Litewskie wchodzi w skład Europejskiego Systemu Obszarów Chronionych.

Występuje tu wiele gatunków roślin i zwierząt, wśród których na szczególną uwagę zasługują: zubr, który żyje w dwóch stadach w naturalnym środowisku lesnym Puszczy: Białowieskiej (ok. 300 szt.) i Knyszynskiej (15 szt.) oraz bóbr (ok. 10 000 szt.). Występują tu ptaki rzadkie bądź zagrożone wyginięciem. Wyjątkowo duża jest populacja bociana białego, którego liczebność w województwie szacuje się na ok. 6 000 par.

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

- Puszcza Białowieska – Białowieski Park Narodowy, będący jedynym polskim obiektem o takim charakterze, wpisanym na Listę Światowego Dziedzictwa oraz jednym z czterech uznanych za Rezerwat Biosfery;
- dolina Narwi (Narwiański Park Narodowy);
- Bagna Biebrzańskie (Biebrzański Park Narodowy);
- kompleks rynnowych jezior basenu jeziora Wigry (Wigierski Park Narodowy).

Obok czterech parków narodowych: Białowieskiego, Biebrzańskiego, Narwiańskiego i Wigierskiego o łącznej powierzchni 1 776,5 km<sup>2</sup> w województwie utworzono 3 parki krajobrazowe: Lomżyński, Suwalski oraz Park Krajobrazowy Puszczy Knyszynskiej. Planuje się powołanie kilku dalszych (m.in. Nadnarwiańskiego)<sup>5</sup>. Do wymienionych obszarów chronionych należy dodać ponad 80 rezerwatów przyrody i 14 obszarów chronionego krajobrazu, użytki ekologiczne oraz zespół przyrodniczo-krajobrazowy.

## 1.7. Turystyka

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

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

---

<sup>5</sup> Cytowane tu dane i informacje pochodzą ze Studium Diagnostycznego Obszaru Zielone Płuca Polski wydanego przez Radę Programową Porozumienia ZPP; za: Województwo Podlaskie, *Program...*, op. cit.

**Tablica 1.3**

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

Nazwa obszaru		Obiekty noclegowe	struktura	Miejsca noclegowe	struktura	korzystający z noclegów w tys.*	struktura
PÓLNOCNY	ogółem	137	45%	8 618	47%	122,6	37%
	w tym Suwałki	7%		8%		24%	
CENTRALNY	ogółem	62	20%	4 548	25%	132,7	40%
	w tym Białystok	45%		50%		61%	
ZACHODNI	ogółem	61	20%	2 990	16%	41,6	13%
	w tym Łomża	11%		9%		25%	
POLUDNIOWO-WSCHODNI		47	15%	2 128	12%	35,2	11%
<b>RAZEM</b>		<b>307</b>	<b>100%</b>	<b>18 284</b>	<b>100%</b>	<b>332,1</b>	<b>100%</b>

\*w okresie od stycznia do września

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Z tablicy 1.3. wynika, że w 1999 roku województwo podlaskie dysponowało 18,3 tys. miejsc noclegowych (14 miejsce w kraju) w 307 obiektach turystycznych, z czego zaledwie 19 to hotele o wyzszej klasie. Znaczny niedobór w tym zakresie jest powazna bariera w turystycznym wykorzystaniu regionu.

W 1999 roku województwo podlaskie odwiedziło 3,8 mln turystów, z czego jedna trzecia stanowili goscie z zagranicy. Ponad 80% turystów przebywała na terenie województwa 2-4 dni. Województwo podlaskie - w porównaniu z innymi w kraju - odznacza się najmniejsza liczba dlugookresowych przyjazdów turystów krajowych.

Sezonem turystycznym jest lato – o tej porze roku odnotowano trzy czwarte przyjazdów dlugookresowych (powyzej 5 dni) i 40% krótkookresowych (2-4 dni).

Polowa ruchu turystycznego w woj. podlaskim, to podróże mieszkanców województwa. Turysci krajowi pochodza zazwyczaj z sasiednich województw: mazowieckiego i warminsko-mazurskiego.

Sposród 1,3 mln turystów zagranicznych, najwiecej osób pochodziło z Białorusi, Litwy, Niemiec, Lotwy, Estonii i Rosji. Goscie ze Wschodu stanowili 80% wszystkich turystów zagranicznych, odwiedzajacych województwo podlaskie. Dla jednej trzeciej przyjezdnych głównym celem byly interesy (w 60% zwiazane z handlem), dla prawie jednej trzeciej - zakupy; co ósmy przyjazd zwiazany byl z celami typowo turystycznymi.

## **2. Kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego Województwa Podlaskiego ze szczególnym uwzględnieniem kierunków polityki transportowej w zakresie infrastruktury transportu drogowego**

Podstawowe kierunki rozwoju transportu drogowego i sieci drogowej w województwie podlaskim – podobnie jak i kierunki rozwoju województwa podlaskiego – musza wynikac z zasad polityki Panstwa w dziedzinie przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych kilkunastu lat. Zasady te zostaly okreslone w następujących dokumentach przyjętych na szczeblu krajowym:

- 1) „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” przyjętej w dniu 5.10.1999 r. przez Rade Ministrów oraz w dniu 17.11.2000 r. przez Sejm RP.

- 2) „Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2001 – 2006” przyjętej w dniu 28.12.2000 r. przez Rade Ministrów.
- 3) „Polityki transportowej Państwa na lata 2001-2015 dla zrównowalonego rozwoju kraju” opracowanej w październiku 2001 r. przez MTiGM.

Kierunki rozwoju transportu drogowego w województwie podlaskim są również determinowane przez dokumenty przyjmowane na szczeblu województw, tj.:

- 1) „Strategie rozwoju województwa podlaskiego” z 2000 i 2001 r.
- 2) „Program Wojewódzki na lata 2001-2002” z 2001 r.
- 3) „Priorytety Współpracy Zagranicznej Województwa Podlaskiego”.

W „Koncepcji polityki zagospodarowania przestrzennego kraju” założono, że głównym celem polityki Państwa jest strategia dynamicznego równowazenia rozwoju, która powinna umożliwić stopniową likwidację istniejących dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami w poziomie zagospodarowania. Cel ten powinien być osiągnięty poprzez realizację polityki:

- polaryzacji aktywności społeczno-gospodarczej w celowo wybranych węzłach i pasmach systemu zagospodarowania kraju takich jak między innymi:
  - europa, tj. ośrodki rozwoju o znaczeniu europejskim. Obok metropolii warszawskiej i 3 już ukształtowanych europoli (Trójmiasto, Poznań i Kraków) określono 8 potencjalnych europoli na terenie Polski – a wśród nich Białystok i stolice innego ze wschodnich województw – Lublin
  - sieć 5 krajowych, 17 ponadregionalnych i 51 regionalnych ośrodków równowazenia rozwoju.

Do tej sieci zaliczono 2 miasta z województwa podlaskiego: Suwałki jako ośrodek ponadregionalny i Łomża jako ośrodek regionalny.

W tym kontekście zwraca uwagę fakt, że województwo podlaskie zostało określone w „Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego” jako jedno z 5 – obok 3 pozostałych województw ściany wschodniej: warmińsko-mazurskiego, lubelskiego i podkarpackiego oraz województwa świętokrzyskiego – najsłabszych ze względu na poziom i efektywność rozwoju, stan infrastruktury oraz poziom życia.

Celem generalnym procesów rozwojowych w transporcie określonym w „Polityce transportowej Państwa na lata 2001-2015 dla zrównowalonego rozwoju” opracowanej przez MTiGM (zwanej dalej „Polityką transportową”) jest osiągnięcie zrównowalonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, społecznym i środowiskowym, w warunkach kraju rozwijającej się gospodarki rynkowej z uwzględnieniem współpracy międzynarodowej. Oznacza to, że należy:

- dobrać parametry przepustowości oraz standardy jakości i bezpieczeństwa do potrzeb ruchu,
- lokalizować obiekty transportowe w zgodzie z potrzebami zagospodarowania terenu i uwarunkowania ład przestrzennego,
- rozwijać system transportowy do takiego poziomu, aby nie występowały bariery rozwoju gospodarczego zwłaszcza w regionach o niższym poziomie dochodu narodowego,
- zapewnić mobilność (w tym dostęp do poszczególnych miejsc) społeczeństwa, oraz zmniejszyć zagrożenie społeczeństwa wypadkami drogowymi jak również zmniejszyć uciążliwość transportu dla mieszkańców,

- respektować czynnik ekologiczny w rozwoju systemów transportowych.

Spośród celów usługowych sektora transportu sprecyzowanych w „Polityce transportowej” najistotniejsze znaczenie dla określenia kierunków rozwoju transportu w poszczególnych województwach mają następujące:

- zwiększenie sprawności i dostępności do sieci infrastruktury transportowej na poszczególnych obszarach kraju, związanej z realizowanymi celami rozwoju regionalnego,
- poprawa funkcjonowania i podniesienie poziomu nowoczesności w ogólnodostępnej infrastrukturze transportowej,
- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego.

W celu osiągnięcia tych celów przyjęto następujące główne kierunki działań w drogownictwie:

- nadrobienie zaległości w robotach modernizacyjnych, remontowych i rehabilitacji nawierzchni wraz ze wzmocnieniem nawierzchni głównych dróg do obciążenia 115 KN/os,
- zwalczanie dewastacji dróg przez przeciążone pojazdy ciężarowe,
- zdecydowana poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- usprawnienie i rozbudowę połączeń drogowych z krajami Unii Europejskiej, obejmująca również budowę autostrad i dróg ekspresowych,
- usuwanie wąskich gardeł na sieci dróg krajowych oraz sprawne włączenie ulic miejskich do sieci dróg krajowych.

W lutym 2001 r. Rada Ministrów przyjęła „Program dostosowania podstawowej sieci drogowej do standardów Unii Europejskiej do 2015 r.” Program ten ma na celu przede wszystkim spełnienie wymogów UE dostosowania Polski do wspólnego rynku usług systemu transportu samochodowego. Jest to obecnie najbardziej kompleksowy program modernizacji polskiej sieci drogowej. Program obejmuje swoim zasięgiem ok. 13 tysięcy km dróg, w tym sieć TINA w całości (4808 km) oraz ok. 8.100 km dróg pozostających w zarządzie samorządów. Ma więc duże znaczenie również dla komunikacji wewnętrznej.

Zakres rzeczowy „Programu” obejmuje:

- 1) utworzenie systemu autostradowego o długości ok. 1570 km (z czego ok. 900 km w systemie koncesyjnym);
- 2) zbudowanie ok. 1500 dróg ekspresowych w sieci TINA, w tym ok. 400 km dwujezdniowych;
- 3) wzmocnienie pozostałych dróg funkcjonujących w sieci TINA poprzez:
  - dostosowanie nawierzchni dróg i mostów do nacisków 115 KN/os,
  - poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego co wymaga wybudowania najbardziej potrzebnych obwodnic miast, likwidacji miejsc niebezpiecznych dla ruchu oraz zwiększenia przepustowości dróg;
- 4) modernizacje (dostosowanie) innych odcinków podstawowej sieci dróg o łącznej długości ok. 10.000 km.

Oszacowano, że w latach 2001-2015 niezbędne nakłady finansowe na realizację „Programu” powinny wynieść ok. 150 mld zł (uwzględniając koszty zarządzania, bieżącego utrzymania i rehabilitacji sieci dróg będących w gestii GDDKiA – w wysokości ok. 30 mld zł).

W kwocie 150 mld zł uwzględniono znaczne środki zewnętrzne – ok. 77 mld zł bezzwrotnych środków UE z funduszy spójności i strukturalnych.

Obecnie drogi krajowe są finansowane z następujących źródeł:

a) środki krajowe:

- budżetowe pozyskiwane z akcyzy od paliw,
- pozabudżetowe pozyskiwane głównie z opłat w międzynarodowym transporcie drogowym,

b) środki zagraniczne:

- pożyczki z Międzynarodowych Instytucji Finansowych (Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny, Europejski Bank Rozbudowy i Rozwoju)
- granty z funduszy pomocowych Unii Europejskiej (Phare, ISPA).

Podstawowym źródłem finansowania dróg krajowych pozostają środki budżetowe pozyskiwane z akcyzy od paliw. Udział wydatków na drogi (krajowe, wojewódzkie i powiatowe) w akcyzie od paliw, jest ustalany corocznie w ustawie budżetowej i nie powinien być niższy niż 30%. Środki te są następnie dzielone pomiędzy drogi krajowe i samorządowe w stosunku 4 : 6.

Podstawowym dokumentem szczegółowo określającym kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego województwa podlaskiego jest „Strategia rozwoju Województwa Podlaskiego”. W dokumencie tym misje województwa określono następująco:

**Województwo podlaskie obszarem przedsiębiorczości gospodarczej, unowocześniania rolnictwa oraz rozwoju: turystyki i wypoczynku, infrastruktury społecznej, wielokierunkowej edukacji, współpracy zagranicznej i międzyregionalnej oraz nowoczesnej infrastruktury technicznej – z aktywnym wykorzystaniem położenia przygranicznego, walorów środowiska kulturowego i przyrodniczego w dążeniu do osiągnięcia średnich wskaźników rozwoju i poziomu życia w Polsce.**

Jednocześnie sformulowano pięć celów strategicznych, które są sobie równe pod względem wagi i znaczenia:

#### **Cel strategiczny A**

Województwo podlaskie obszarem rozwoju nowoczesnej infrastruktury technicznej, otwartym i dostępnym dla otoczenia.

#### **Cel strategiczny B**

Województwo podlaskie obszarem rozwoju gospodarczego, unowocześnienia rolnictwa w dostosowaniu do specyfiki przestrzeni produkcyjnej, tworzącym sprzyjające warunki dla rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości.

#### **Cel strategiczny C**

Województwo podlaskie obszarem rozwoju regionalnej infrastruktury społecznej stosownie do potrzeb i aspiracji mieszkańców z poszanowaniem odrębności narodowych, kulturowych i religijnych oraz wzmacnianie funkcji ośrodków miejskich o znaczeniu krajowym i regionalnym.

#### **Cel strategiczny D**

Województwo podlaskie obszarem racjonalnego wykorzystania walorów środowiska przyrodniczego oraz wspierania rozwoju turystyki, kultury fizycznej i sportu.



## **Cel strategiczny E**

Województwo podlaskie obszarem wykorzystującym położenie przygraniczne, wielokulturową tradycję oraz unikatowe walory przyrodnicze do rozwoju współpracy międzynarodowej w tym przy- i transgranicznej.

Po określeniu pięciu celów strategicznych przetransponowano je na priorytety rozwoju województwa. Przedstawiają się one następująco:

### **Priorytet 1**

Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa

Realizacja tego priorytetu odbywać się będzie poprzez budowę i modernizację infrastruktury transportowej, telekomunikacyjnej i infrastruktury technicznej.

Wśród szczegółowych kierunków działań zmierzających do realizacji PRIORYTETU 1, na pierwszym miejscu znalazło się następujące zadanie:

Rozwój systemu transportowego województwa.

### **Priorytet 2**

Wzmocnienie bazy ekonomicznej województwa

Realizacja tego priorytetu odbywać się będzie poprzez wspieranie restrukturyzacji rolnictwa i przetwórstwa, rozwoju sektora turystycznego oraz tworzenie warunków dla przedsiębiorczości i innowacji.

### **Priorytet 3**

Rozwój instytucji i urzędów infrastruktury społecznej o zasięgu i znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym w dziedzinie zdrowia, opieki społecznej i kultury oraz podwyższenia w ten sposób rangi i pozycji ośrodków regionalnych województwa i jego integracji wewnętrznej.

### **Priorytet 4**

Zrównoważone gospodarowanie przestrzeni województwa z zachowaniem ważnych w skali krajowej i europejskiej walorów przyrodniczych i kulturowych, a także z ich racjonalnym wykorzystaniem dla przyspieszonego rozwoju.

### **Priorytet 5**

Rozwój międzynarodowych kontaktów regionalnych i wymiany, w tym współpracy przygranicznej i transgranicznej województwa z regionami Białorusi i Litwy oraz międzynarodowa promocja regionu.

### **Priorytet 6**

Rozwój ogólnodostępnego systemu edukacji w tym ustawicznego kształcenia kadr, dostosowanego do potrzeb regionu.

Rozwój infrastruktury na terenie województwa podlaskiego, a zwłaszcza infrastruktury transportowej i komunikacyjnej jest niezbędny do rozwoju społeczno-gospodarczego regionu i do osiągnięcia zakładanych celów strategicznych i realizacji priorytetów.

Niedorozwój systemu transportowego i zły stan infrastruktury transportu ma wielorakie negatywne następstwa: hamuje rozwój przemysłu, budownictwa i sektora usług oraz stanowi znaczną przeszkodę dla krajowej i zagranicznej wymiany handlowej – w konsekwencji obniża konkurencyjność województwa i stanowi barierę dla jego rozwoju.

Rozwój obszarów wiejskich, restrukturyzacja rolnictwa, poprawa warunków życia ludności, szeroki dostęp do szkolnictwa będą niemożliwe bez rozwoju systemu transportowego i zwiększenia dostępności komunikacyjnej.

Wreszcie bez zwiększenia dostępności komunikacyjnej całego regionu Podlasia dla przybyszów z kraju i zagranicy nie można będzie w pełni wykorzystać ogromnego potencjału turystycznego województwa.

Należy też pamiętać, że bez dobrze funkcjonującego systemu transportu nie nastąpi rozwój Białegostoku jako potencjalnego europolu, jak również rozwój Suwałk jako ośrodka o znaczeniu ponadregionalnym, czy Łomży jako ośrodka o znaczeniu regionalnym.

### **3. Uwarunkowania zewnętrzne województwa podlaskiego w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej**

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

Zespół uwarunkowań zewnętrznych rozwoju infrastruktury transportu drogowego w województwie jest wynikiem:

- Sytuacji polityczno-gospodarczej na rynku europejskim i światowym;
- Prowadzonej polityki państwa zagranicznej, krajowej i regionalnej;
- Polityki transportowej w zakresie rozwoju infrastruktury;
- Form podejmowanej współpracy zagranicznej województwa.

Tempo rozwoju gospodarczego, procesy globalizacji w światowej gospodarce rzutują na sytuację gospodarczą i społeczną w Polsce a tym samym w poszczególnych regionach - województwach. Jednym z jej przejawów jest projekt połączenia przyszłych krajów członkowskich przez nowoczesną infrastrukturę sieci komunikacyjnej. Istnieje pogląd, że procesy globalizacji mają coraz to większy wpływ również w regionach peryferyjnych i na obszarach wiejskich.<sup>6</sup> Wpływ ten często jest niekorzystny, z uwagi na to, iż obecne przemiany w dążeniu do unowocześnienia gospodarki powodują restrukturyzację zatrudnienia i utratę miejsc pracy. Polska modernizuje gospodarkę i unowocześnia strukturę społeczno – gospodarczą, co w horyzoncie średnioterminowym rodzi perspektywę stopniowego wzrostu spójności ekonomicznej i społecznej z krajami UE oraz sprostania presji procesów globalizacji.<sup>7</sup>

Podstawowym dla Polski priorytetem jest obecnie integracja z Unią Europejską. Włączenie w strukturę jednolitego rynku europejskiego stanowi szansę dalszego rozwoju i postępu gospodarczego. Prowadzona polityka państwa ukierunkowana jest we wszystkich sferach na włączenie Polski do Wspólnoty Europejskiej, w tym również w transporcie.

Do najważniejszych zadań polityki transportowej Unii Europejskiej w relacji do polityki regionalnej należy zwiększenie dostępności poszczególnych regionów – województw dla uzyskania spójności strukturalnej z punktu widzenia społecznego, gospodarczego i ekologicznego.

---

<sup>6</sup> Kontrakt dla sycylii wschodniej. Municipium. Warszawa, 1999 r.

<sup>7</sup> Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2001 – 2006.

Dla Polski zwiększanie dostępności regionalnej a także włączenie się w sieć europejską oznacza konieczność rozbudowy sieci dróg pod kątem dostosowania do europejskich standardów jakościowych. Polska zobowiązana jest do dostosowania sieci drogowej do parametrów technicznych obowiązujących w Unii. Dyrektywa 96/53/WE nakłada na państwa członkowskie Unii Europejskiej zadanie dostosowania głównej sieci dróg do nacisku 11,5 tony na os (aktualnie w Polsce obowiązują normy dopuszczające obciążenie na drogach do 10 ton, a powszechnie 8 ton).

**Jak już wspomniano w pkt 1.2., w roku 2001 Rada Ministrów przyjęła „Program dostosowania podstawowej sieci drogowej w Polsce do standardów Unii Europejskiej do 2015 r.”**

Program dostosowawczy sieci drogowej TINA będzie realizowany do momentu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej. Z momentem akcesji polska sieć drogowa zostanie powiązana i włączona z systemem sieci drogowej TEN (europejskie sieci transportowe) System TEN określa Dyrektywa Nr 1692/96 UE<sup>8</sup>.

Według ustaleń Paneuropejskich Konferencji Ministrów Transportu (Kreta 1994, Helsinki 1997 r.) przez terytorium Województwa Podlaskiego przebiega jeden z czterech priorytetowych paneuropejskich korytarzy transportowych w relacji:

**Korytarz I: (Helsinki) – Tallin – Ryga – Kowno – Białystok – Warszawa, z odgałęzieniem Ryga – Kaliningrad – Gdańsk.**

Wzdłuż tego korytarza przebiegać będzie projektowana trasa drogowa, zwana „Via Baltica” (polski odcinek tej drogi Szypliszki–Suwałki–Białystok–Warszawa ma posiadać parametry drogi ekspresowej) oraz linia kolejowa (E 26), która przez kraje nadbałtyckie została zgłoszona do międzynarodowych umów AGC AGTC.

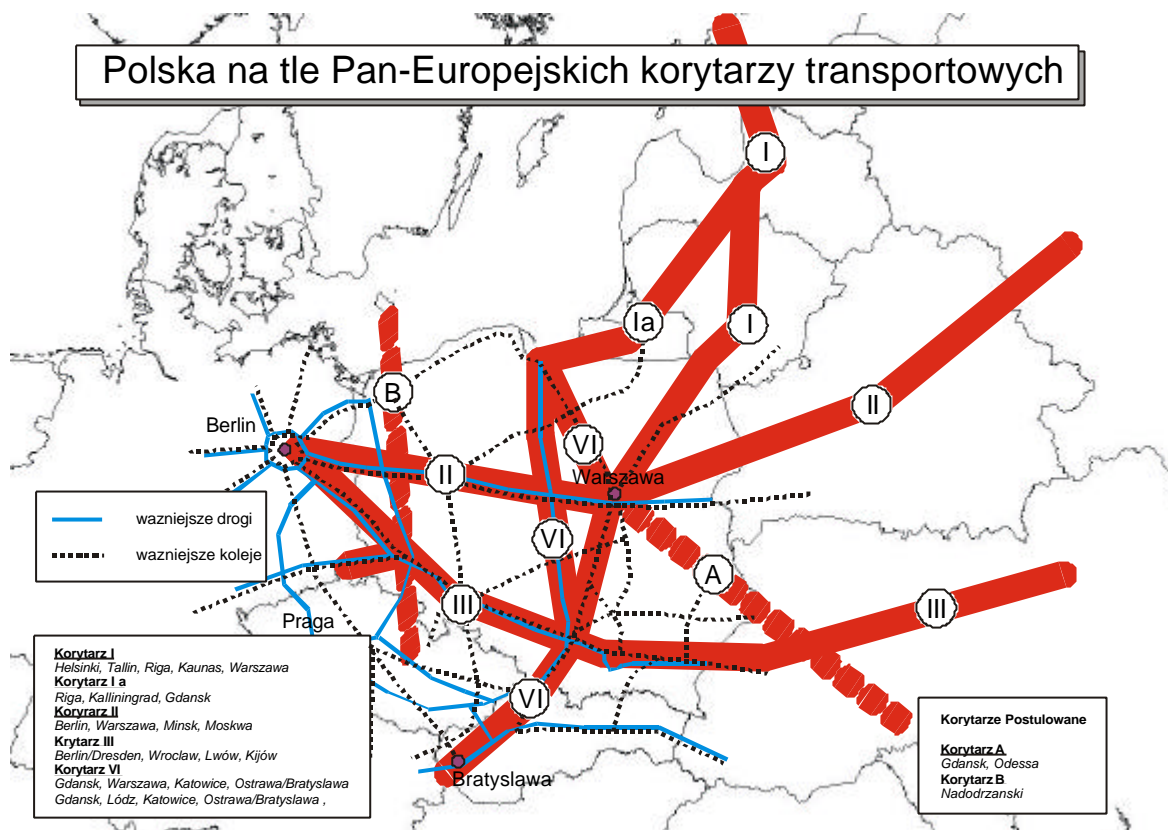
**W projekcie TINA na obszarze Województwa Podlaskiego włączony został ciąg drogowy: Budzisko – Augustów – Białystok – Ostrów Mazowiecki – Radzymin – Warszawa. Długość odcinka wynosi 339 km a przewidywany koszt budowy 714 mln ECU.<sup>9</sup>**

---

<sup>8</sup> TEN – Transeuropejska sieć transportowa stanowi główny element sieci transeuropejskiej zawierającej też sieci przeznaczone do przesyłu energii i sieci telekomunikacyjne.

<sup>9</sup> Narodowa Strategia Rozwoju Transportu na lata 2000 – 2006. MTiGM, Warszawa. 1999 r.

## Polska na tle Pan-Europejskich korytarzy transportowych



W nowej koncepcji sieci autostrad i dróg ruchu szybkiego wytypowano ok. 1900 km autostrad i dróg szybkiego ruchu o łącznej długości 8000 km, pozwalającej zapewnić korzystne powiązania drogowe. Zaproponowano zestaw przedsięwzięć rozwojowych jako pierwszy etap realizacji układu docelowego w horyzoncie czasu do roku 2015.

We wspomnianym Programie dostosowania podstawowej sieci drogowej w Polsce do standardów Unii Europejskiej do 2015 r. w odniesieniu do województwa podlaskiego zaplanowano:

- Budowę jednej jezdni drogi ekspresowej nr S8 w relacji granica województwa mazowieckiego - Białystok o dl. 70,1 km w latach 2006 –2010.
- Wzmocnienie nawierzchni drogi nr S8 Białystok - Suwałki o dl. 117 km w latach 2005 i dalszych.

W Rozporządzeniu w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych wymienia się drogę nr S19 (kierunek Grodno) granica państwa – Kuznica Białostocka – Białystok jako drogę ekspresową<sup>10</sup>.

Z uwagi na wysokość oraz okres zwrotu nakładów inwestycyjnych finansowanie budowy dróg wymaga pozyskania środków nie tylko krajowych lecz i zagranicznych.

Aktualnie w województwie realizowany jest „Program rehabilitacji dróg krajowych”. **MTiGM zaciągnęło na ten cel kredyty bankowe. „Program rehabilitacji dróg krajo-**

<sup>10</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 29 września 2001 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym wymienia się drogę S19 (kierunek Grodno) granica państwa – Kuznica Białostocka – Białystok

**wych” ma być finansowany w połowie ze środków Ministerstwa oraz w połowie z pożyczki udzielonej przez Europejski Bank Inwestycyjny.**

Pozyskanie środków zewnętrznych z Unii Europejskiej na rozwój infrastruktury drogowej możliwe jest w trzech okresach.

W okresie przedakcesyjnym Polska w ramach programów dostosowawczych może korzystać z programów pomocowych: PHARE, SAPARD i ISPA.

W programie ISPA (realizowanym w latach 2000 –2002) środki finansowe przeznaczone są na budowę i modernizację sieci dróg objętych Projektem TINA. Mają one usprawnić połączenia między Polską a Unią Europejską. Środki z funduszy strukturalnych również zostaną przeznaczone (w latach 2002-2006) na przedsięwzięcia rozwojowe i modernizacyjne sieci dróg TINA, przy czym zakres prac może być ewentualnie rozszerzony poza sieć TINA. Natomiast z funduszy PHARE i funduszu regionalnego sfinansowana zostanie modernizacja wybranych odcinków dróg krajowych. Drogi krajowe pozostające poza siecią europejską, będą modernizowane w ramach środków pochodzących głównie z akcyzy od paliw silnikowych oraz ewentualnie ze środków z funduszy strukturalnych UE (ERDF).

Ważna jest w tym przypadku zdolność absorpcji transferów środków finansowych z Unii Europejskiej. Absorpcja transferów z Unii Europejskiej będzie uwarunkowana dostosowaniem polskiej polityki regionalnej do wymagań unijnej polityki regionalnej. Ważne będą dobrze przygotowane projekty oraz stosowne środki finansowe. Skorzystanie ze środków unijnych, umożliwić mogą kredyty zaciągnięte przykładowo w wspomnianym Europejskim Banku Inwestycyjnym.

Zwrócić także uwagę należy na ważne w praktyce unijnej procesy uspołecznienia kształtowania polityki rozwojowej. Wdrażana jest nowa ustawa o publicznym dostępie do informacji o środowisku i ocenach oddziaływania na środowisko. Ustawa ta wymaga prowadzenia procedur szerokich konsultacji społecznych dla wszelkich planów, programów, polityk i innych dokumentów, tworzonych przez administrację publiczną, wraz ze specjalistycznymi prognozami i ocenami. Już w programie ISPA (pierwszym, który będzie przygotowywany do wstąpienia do Unii) wymagane jest stosowanie procedur, obowiązujących w Unii.

W drugim etapie, bezpośrednio po akcesji, granica wschodnia stanie się zewnętrzną granicą Unii Europejskiej co spowoduje konieczność jej uszczelnienia. Oznacza to konieczność rozbudowy przejść granicznych na tej granicy. Można zakładać, że zadania inwestycyjne związane z rozbudową w znacznej części finansowane będą z funduszy unijnych.

Niezbędne zadania rządowe i samorządowe do wykonania do końca 2002 r. aby granica północno – wschodnia mogła stać się granicą zewnętrzną Unii Europejskiej, wynikają ze „Strategii zintegrowanego zarządzania granicą”<sup>11</sup>. Dotyczy między innymi:

1. Rozwoju i modernizacji drogowej I Korytarza Transportowego, pod kątem podwyższenia docelowo parametrów technicznych do drogi ekspresowej, w latach 2001 –2006.
2. Rozbudowy drogowych przejść na granicy wschodniej.

Strategia w zakresie drogowych przejść granicznych przewiduje:

- Modernizację drogowego przejścia w Kuznicy Białostockiej.
- Otwarcie na granicy polsko – litewskiej drogowego przejścia Varteliai – Bolcie.
- Modernizację sieci dróg dojazdowych do przejść granicznych.
- Budowę parkingów dla samochodów ciężarowych, miejsc obsługi podróżnych.

---

<sup>11</sup> Strategia zintegrowanego zarządzania granicą. MSWiA, Warszawa 2000 r.

- Kontynuacje ograniczania ruchu samochodów ciężarowych w dni świąteczne.
- Kontrole stanu technicznego, emisji spalin, dopuszczalnych nacisków na os.

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej granice wewnętrzne i zewnętrzne Unii zostaną objęte programem INTERREG III A, co zapewni finansowanie współpracy przygranicznej, proporcjonalnie do długości granicy państwa i skali problemów rozwojowych. Z uwagi na niski poziom rozwoju województw wschodnich oraz kształtowanie dobrych stosunków politycznych, gospodarczych i społecznych z sąsiadami pozostającymi poza strukturami europejskimi większość środków musi zostać skoncentrowana na granicy wschodniej i południowej. W ramach tego celu realizowane będą działania z zakresu budowy i modernizacji infrastruktury transportowej, przejść granicznych, ochrony środowiska, współpracy gospodarczej (w tym wsparcia dla małych i średnich przedsiębiorstw i organizacji targów) kulturalnej i naukowo - technicznej, mające wymierny wpływ transgraniczny.

Projekty budowy dróg przewidziane są w ramach prowadzonej przez Unię Europejską polityki wyrównywania poziomu życia obszarów najbardziej potrzebujących. W stosunku do tych obszarów założono politykę selektywnej restrukturyzacji. W Polsce przewiduje się prowadzenie polityki selektywnej restrukturyzacji północno – wschodniej części kraju o najniższych parametrach rozwoju społeczno gospodarczego

Województwo Podlaskie objęte zostało Regionalnymi Programami PHARE 2000, PHARE 2001 i PHARE 2002, „Spójność gospodarcza i społeczna”. Programy te mają na celu zmniejszenie opóźnień oraz wyeliminowanie nierównomierności w rozwoju regionów poprzez realizowanie inwestycji infrastrukturalnych.

W oparciu o te Programy współfinansowane są: modernizacja drogi nr 61 (odcinki: Grajewo – Rajgród, Szczuczyn – Grajewo i Barszcze – Netta II), budowa tunelu w Białymstoku oraz małe programy infrastrukturalne.

Z punktu widzenia makrootoczenia zewnętrznego niezbędne jest też uwzględnienie innych niż unijne norm i standardów międzynarodowych, w szczególności dotyczących takich umów o zasięgu światowym jak: WTO, konwencje związane z transportem drogowym i inne. Ważne są zobowiązania Polski wobec NATO w zakresie zapewnienia przejazdu wojsk sojuszników, co wiąże się z koniecznością rozbudowy dróg i dostosowania parametrów jakościowych.

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

Współpraca międzyregionalna i transgraniczna wymaga właściwej sieci różnego typu połączeń komunikacyjnych.

Jak ustalono w Strategii rozwoju województwa podlaskiego, jednym z pięciu głównych celów strategicznych województwa jest wykorzystanie położenia przygranicznego, wielokulturowej tradycji oraz unikatowych walorów przyrodniczych do rozwoju współpracy międzynarodowej, w tym przygranicznej.

Województwo Podlaskie współpracuje w szerokim zakresie w wielu dziedzinach (gospodarki, kulturowej, sportu i turystyki, kształcenia młodzieży oraz współpracy samorządowej) z:<sup>12</sup>

- Litwa w ramach Polsko – Litewskiej Komisji Miedzyrządowej ds. Współpracy Transgranicznej.
- Federacja Rosyjska

<sup>12</sup> Priorytety Współpracy Zagranicznej Województwa Podlaskiego.

- Białorusia.

Współpraca transgraniczna realizowana jest w ramach Euroregionu „Niemen”. Powstał w 1997 r. w wyniku porozumienia pomiędzy przedstawicielami władz miast: Suwałki, Alytus i Mariampol (Litwa) oraz Grodno (Białorus). Euroregion „Niemen” skupia sąsiadujące ze sobą regiony o różnych uwarunkowaniach gospodarczo – politycznych i historycznych, należące do Polski, Litwy, Białorusi. Euroregion stanowi formę integracji i współpracy międzynarodowej obszarów przygranicznych tych państw. Współpraca obejmuje tak istotne dziedziny życia jak: gospodarka, ochrona środowiska, transport, turystyka, oświata i kultura. Nawiązanie współpracy i kontaktów niesie za sobą wzrost popytu na przewozy tak osób jak i ładunków, a przez to konieczność rozbudowy infrastruktury transportowej i przejść granicznych oraz połączeń komunikacyjnych.

Rozwój międzynarodowych kontaktów regionalnych i wymiany, w tym przygranicznej i transgranicznej województwa, z regionami Białorusi i Litwy oraz międzynarodowa promocja regionu powinny następować w wyniku:

- Wspierania rozwoju wymiany handlowej i kooperacji produkcyjnej z zagranicą – zwłaszcza z Litwą, Białorusią i krajami Unii Europejskiej.
- Rozwoju funkcji targowych i kongresowych o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym oraz udziału województwa w targach i wystawach.
- Promocji województwa poprzez wykreowanie specyficznego dla regionu produktu turystycznego.
- Rozwoju współpracy międzynarodowej w dziedzinie ochrony transgranicznych walorów środowiska przyrodniczego.
- Rozszerzenia kontaktów kulturalnych o zasięgu międzynarodowym i międzyregionalnym.
- Rozwoju współpracy z Polską.

Ponadto Województwo Podlaskie uczestniczy w pracach organizacji i komisji międzynarodowych i międzyrządowych takich jak: Zgromadzenie Regionów Europy, Konferencja Współpracy Subregionalnej Państw Morza Bałtyckiego, Komitet Regionów Europy i innych.

## Rozdział II

### Określenie możliwych instrumentów wdrażania polityki transportowej województwa w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej na szczeblu samorządów i kraju

Uwarunkowania prawne (w tym: organizacyjne i kompetencyjne oraz dotyczące współpracy samorządów)

#### Najważniejsze akty prawne i inne dokumenty

Do najważniejszych dokumentów oraz aktów normatywnych, wyznaczających zasady wdrażania polityki transportowej, tak na obszarze państwa, jak i województwa w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej należą:

- ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa<sup>13</sup>,
- instrumenty rozwoju infrastruktury na obszarze państwa (w tym infrastruktury drogowej, jednak implikujące także rozwój wojewódzki i regionalny) – dokumenty programowe przyjmowane (o charakterze nienormatywnym) przez rząd:
  - „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”<sup>14</sup>,
  - „Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2001 – 2006”<sup>15</sup>,
  - „Polityka transportowa Państwa na lata 2001-2015 dla zrównowalonego rozwoju kraju” opracowana w październiku 2001 r. przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej (obecnie: Ministerstwo Infrastruktury),
    - w zakresie szczegółowych kwestii związanych z organizacją, zarządzaniem i finansowaniem infrastruktury drogowej na obszarze kraju i jednostek samorządu terytorialnego – akty normatywne, w szczególności:
      - ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>16</sup>,
      - ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych<sup>17</sup>,
      - ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym<sup>18</sup>,
      - ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska,<sup>19</sup>
      - ustawa z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody<sup>20</sup>,
      - ustawa z dnia 12 maja 2000 r. o zasadach wspierania rozwoju regionalnego<sup>21</sup>.
      - ustawa z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych<sup>22</sup>.

---

<sup>13</sup> Dz. U. Nr 91, poz. 576.

<sup>14</sup> Przyjęta w dniu 5 października 1999 r. przez Radę Ministrów oraz w dniu 17 listopada 2000 r. przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej. Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. o ogłoszeniu Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (Mon. Pol. Nr 26, poz. 432).

<sup>15</sup> Uchwała Nr 105 Rady Ministrów z dnia 28 grudnia 2000 r. w sprawie przyjęcia Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2001-2006. (Mon. Pol. Nr 43, poz. 851).

<sup>16</sup> T.j.: Dz. U. z 2000 r. Dz. U. Nr 71, poz. 838, z późn. zm.

<sup>17</sup> Dz. U. Nr 123, poz. 780, z późn. zm.

<sup>18</sup> Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, z późn. zm.

<sup>19</sup> Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm..

<sup>20</sup> Dz. U. Nr 99, poz. 1079, z późn. zm.

<sup>21</sup> Dz. U. Nr 48 poz. 550, z późn. zm.

<sup>22</sup> T. j.: Dz. U. Nr 119/1998, poz. 773, z późn. zm.



Na podstawie wymienionych regulacji, można przyjąć, że w sprawie rozwoju regionalnego, w tym rozwoju transportu – obowiązujące prawo daje administracji rządowej i samorządom do dyspozycji instrumenty w postaci m. in.:

- narodowej strategii rozwoju regionalnego, będącej uchwałą Rady Ministrów określająca uwarunkowania, cele i kierunki wspierania rozwoju regionalnego przez państwo,
- programów wojewódzkich (określanych przez samorząd województwa) i kontraktów wojewódzkich (związanych z realizacją na terenie województwa zadań właściwych ministrów), wspieranych przez państwo w formie tzw. programów wsparcia,
- strategii rozwoju województwa (uchwalanej przez samorząd województwa), wyznaczającej cele tego rozwoju, obejmujące m. in. pobudzanie aktywności gospodarczej, podnoszenie poziomu konkurencyjności i innowacyjności gospodarki województwa oraz kształtowanie i utrzymanie ład przestrzenny, co zapewne obejmuje także cele w zakresie kształtowania transportu wojewódzkiego,
- planu zagospodarowania przestrzennego województwa, określającego zasady organizacji struktury przestrzennej,
- inne instrumenty – zawarte w wymienionej już w ustawie o zasadach wspierania rozwoju regionalnego.

W dalszej części opracowania omówione zostały instrumenty prawne znajdujące szczególne zastosowanie w odniesieniu do obszaru województwa podlaskiego.

### **Współpraca samorządowa i inna**

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

### **Samorząd wojewódzki jako przedsiębiorca**

W sferze użyteczności publicznej województwo może więc np. tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne, a także może przystępować do takich spółek. Stwarza to możliwość występowania samorządu wojewódzkiego w roli przedsiębiorcy i realizowania w ten sposób zadań z zakresu infrastruktury dróg publicznych.

Podkreślić trzeba, że istnieje w tym zakresie m. in. możliwość wykorzystania dozwolonego przez prawo partnerstwa publiczno–prywatnego, polegającego na połączeniu finansowych możliwości prywatnych inwestorów z potrzebami publicznymi lokalnych samorządów. Zasada swobody umów w powiązaniu z uprawnieniami związanymi z osobowością prawną samorządu lokalnego, przy uwzględnieniu wymagań zawartych w ustawie o zamówieniach publicznych otwiera przed samorządem możliwość działania w sposób nowatorski, z korzyścią dla miejscowych społeczności.

### **Rola organów samorządu w ochronie przyrody**

W kontekście analizy rozwoju sieci drogowej zaznaczyć należy, że podlega on ograniczeniom wynikającym z obowiązków prawnych związanych z ochroną przyrody. Obowiązki te m. in. dotyczą organów administracji publicznej. Cele ochrony przyrody są realizowane m. in. przez uwzględnianie wymagań ochrony przyrody w polityce ekologicznej państwa, programach

ochrony środowiska przyjmowanych przez organy jednostek samorządu terytorialnego, strategiach rozwoju województw, wojewódzkich i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, studiach uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego gmin. Organami administracji w zakresie ochrony przyrody są minister właściwy do spraw środowiska oraz wojewoda. Organy samorządu terytorialnego mają także pewne kompetencje. I tak:

- projekt planu ochrony podlega zaopiniowaniu przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego (plan ochrony dla parków narodowych, rezerwatów przyrody oraz parków krajobrazowych sporządza się na okres 20 lat), a ustalenia zawarte w planie ochrony są wiążące dla miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu,
- utworzenie, powiększenie, zmniejszenie lub likwidacja parku narodowego może nastąpić tylko po uzgodnieniu z właściwymi miejscowo organami zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego, na których obszarze działania planuje się te zmiany,
- projekty i plany miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w części dotyczącej parku narodowego i jego otuliny wymagają uzgodnienia z dyrektorem parku narodowego,
- członkami wojewódzkiej komisji ochrony przyrody, rady parku narodowego, parku krajobrazowego są m. in. przedstawiciele lokalnego samorządu.

## Rozdział III

### Diagnoza obecnego stanu infrastruktury transportu drogowego oraz wnioski do sformułowania ram polityki transportowej województwa

#### 1. Sieć drogowa województwa

Długość sieci dróg publicznych w województwie podlaskim wynosi 18.283 km, w tym 976 dróg krajowych, 1.241 km dróg wojewódzkich oraz 7.889 km dróg powiatowych (z czego 5.929 km o nawierzchni twardej) i 8.177 km dróg gminnych (z czego zaledwie 2.445 o nawierzchni twardej).<sup>23</sup>

##### 1.1. Drogi krajowe

###### 1.1.1. Sieć dróg krajowych

Sieć dróg krajowych w województwie podlaskim została ustalona rozporządzeniami Rady Ministrów.<sup>24</sup> obejmuje ona dziesięć odcinków dróg, przy czym dwie drogi w całości znajdują się na terenie województwa podlaskiego. Łączna długość wspomnianych 10 odcinków dróg na terenie województwa podlaskiego wynosi 975,873 km.

Przez województwo podlaskie przebiegają następujące drogi:

##### a) drogi ekspresowe:<sup>25</sup>

- 1) Nr S8: Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Białystok – Augustów – Suwałki – Budzisko – granica Państwa (kierunek Kowno).
- 2) Nr S19 : (kierunek Grodno) granica Państwa – Kuznica Białostocka – Białystok – Bielsk Podlaski – Lublin – Stalowa Wola – Rzeszów – Barwinek – granica Państwa (kierunek Preszów).

##### b) drogi klasy GP (główne ruchu przyspieszonego):

- 1) Nr 16: Dolna Grupa – Grudziadz – Ilawa – Ostróda – Olsztyn – Mragowo – Elk – Augustów – Pomorze – Pockuny – Ogrodniki – granica Państwa.
- 2) Nr 61: Warszawa – Jabłonna – Legionowo – Serock – Różan – Ostrołęka – Lomza – Grajewo – Augustów.

##### c) drogi klasy G (główne):

- 1) Nr 58: Olsztynek – Zgnilocha – Jedwabno – Szczytno – Babieta – Ruciane Nida – Pisz – Biała Piska – Szczuczyn.
- 2) Nr 62: Strzelno – Kobylniki – Radziejów – Brzesk Kujawski – Włocławek – Nowy Duninów – Płock – Wyszogród – Nowy Dwór Mazowiecki – Pomiechówek – Serock – Wierzbica – Wyszaków – Lochów Wegrów – Drohiczyn – Anusin (Droga Nr 19).

---

<sup>23</sup> Długość sieci dróg krajowych i wojewódzkich według stanu w dniu 31.12.2001 r., natomiast długość sieci dróg powiatowych i gminnych według stanu w dniu 31.12.2000 r.

<sup>24</sup> Rozporządzeniami RM z dnia 15.12.1998 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich oraz z dnia 29.09.2001 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o znaczeniu obronnym.

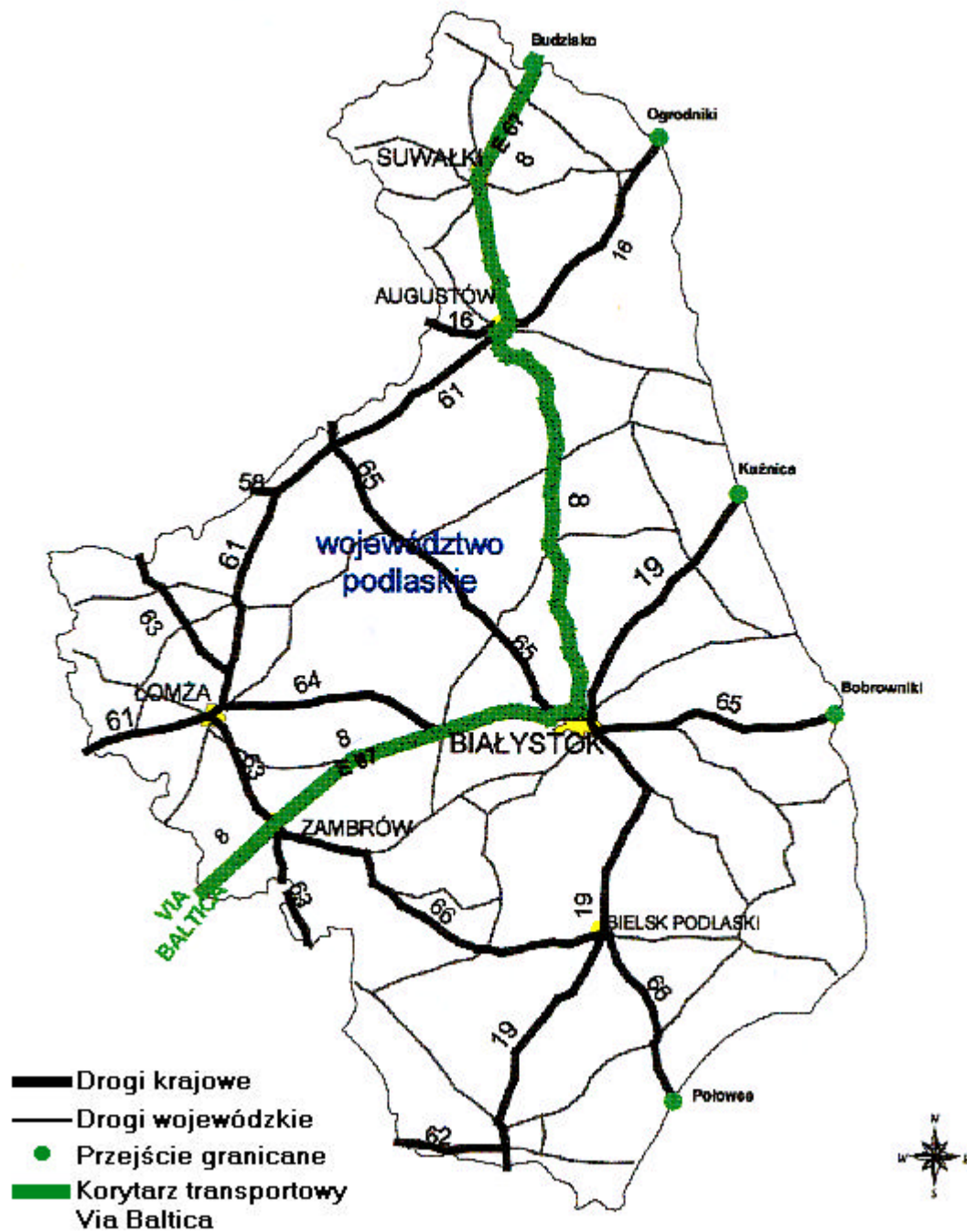
<sup>25</sup> Klasy dróg zostały ustalone w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. w sprawie ustalenia sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg o charakterze obronnym oraz w zarządzeniu nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych w sprawie ustalenia klas dróg krajowych.

- 3) Nr 63: granica państwa – Węgorzewo – Gizycko – Pisz – Kisielnica – Lomża – Zambrów – Ceranów – Sokół Podlaski – Siedlce – Luków – Radzyn Podlaski – Wisznice – Sławatycze – granica Państwa.
- 4) Nr 64: Piatnica Poduchowna – Wizna – Stare Jezewo.
- 5) Nr 65: granica Państwa – Goldap – Olecko – Elk – Grajewo – Monki – Białystok – Bobrowniki – granica państwa.
- 6) Nr 66: Zambrów – Wysokie Mazowieckie – Bransk – Bielsk Podlaski – Kleszczele – Czeremcha – granica Państwa.

Schemat sieci dróg krajowych w województwie podlaskim został przedstawiony na rys. 3.1.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że drogi nr S8 i nr S19 są oznakowane jako S (drogi ekspresowe). W rzeczywistości są one jedynie przewidziane do dostosowania do warunków technicznych, które powinny spełniać drogi klasy S.

Rys. 3.1 Mapa sieci dróg krajowych w województwie podlaskim.



Zródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Białymstoku.

Zarząd nad odcinkami dróg krajowych na terenie województwa podlaskiego sprawują:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku: nad 933,706 km dróg;
- Zarządy miast na prawach powiatu – Białegostoku, Lomży i Suwałk: nad 42,167 km dróg położonych w granicach administracyjnych tych miast.

Największe znaczenie spośród wszystkich dróg krajowych w województwie podlaskim ma droga nr S8 Warszawa – Białystok – Augustów – Budzisko (droga międzynarodowa E 67). Zgodnie z ustaleniami Paneuropejskich Konferencji Ministrów Transportu – Kreta 1994 i Helsinki 1997 r., stanowi ona element jednego z czterech priorytetowych paneuropejskich korytarzy transportowych:

### **Korytarz I (Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Białystok – Warszawa)**

Wzdłuż tego korytarza przebiegać będzie projektowana trasa drogowa „Via Baltica”. Polski odcinek tej trasy ma posiadać parametry drogi ekspresowej.

Trasa ta jest głównym łącznikiem państw bałtyckich (Litwy, Łotwy i Estonii) i Finlandii (dzięki połączeniu promowemu Helsinki – Tallin) z Europą Zachodnią i państwami Unii Europejskiej.

Ważną rolę w systemie transportowym województwa i kraju odgrywa także droga nr S19 (Kuznica Białostocka – Białystok – Bielsk Podlaski – Lublin – Barwinek). Nie tylko prowadzi ona do przejścia granicznego z Białorusią w Kuznicy, ale przede wszystkim stanowi główną oś transportową Północ – Południe całej „ściany wschodniej” Polski.

Duże znaczenie mają także – zarówno dla regionu, jak i całego kraju – trzy inne drogi krajowe w województwie podlaskim:

- 1) droga nr 61 (Warszawa – Łomża – Augustów) jako podłączenie do trasy „Via Baltica”,
- 2) droga nr 65 (Goldap – Białystok – Bobrowniki) jako droga silnie obciążona ruchem wewnętrznym na odcinku Elk – Białystok, a na odcinku Białystok – Bobrowniki jako droga dojazdowa do przejścia granicznego z Białorusią,
- 3) droga nr 16 na odcinku Augustów – Ogrodniki jako droga dojazdowa do przejścia granicznego obsługującego większość ruchu turystycznego z Litwą.

### **1.1.2. Natężenie ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych województwa podlaskiego**

Sredniobowe natężenie ruchu pojazdów samochodowych w województwie podlaskim zostało ustalone podczas Generalnego Pomiaru Ruchu w 2000 r., który został przeprowadzony na całej sieci dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA.

Sredni dobowy ruch (SDR) pojazdów samochodowych na drogach krajowych w województwie podlaskim na tle całego kraju został przedstawiony w tablicy 3.1.

Natomiast SDR na poszczególnych odcinkach dróg krajowych regionu oraz strukturę SDR zaprezentowano w tablicy 3.2.

Jak widać, SDR na całej sieci dróg krajowych w województwie wyniósł 4.184 pojazdów/dobę i stanowił 59,7% średniej krajowej. Natomiast wskaźnik wzrostu ruchu pojazdów samochodowych w latach 1995 – 2000 wyniósł 1,28 (średnia krajowa – 1,31). Do tego wzrostu przyczynił się przede wszystkim bardzo znaczący wzrost ruchu na drogach międzynarodowych – 1,54 (średnia krajowa – 1,34). Niemniej i tak SDR na drogach międzynarodowych województwa stanowił jedynie 54,7% wielkości ogólnopolskiej.

**Tablica 3.1**

**Sredniodobowe natezenie ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych  
w województwie podlaskim w 2000 r.**

Sredni dobowy ruch (SDR) pojazdów samochodowych		Województwo Podlaskie	Polska	Udział procentowy [ $\frac{\text{rubr. 3}}{\text{rubr. 4}}$ ]
1.	2.	3.	4.	5.
Na drogach krajowych ogółem	SDR	4.184	7.009	59,7
	Wskaźnik wzrostu $\frac{2000}{1995}$	1,28	1,31	-
Na drogach międzynarodowych	SDR	6.261	11.448	54,7
	Wskaźnik wzrostu $\frac{2000}{1995}$	1,54	1,34	-
Na pozostałych drogach krajowych	SDR	3.557	5.109	69,6
	Wskaźnik wzrostu $\frac{2000}{1995}$	1,18	1,28	-

Zródło: Synteza wyników Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2000 na drogach krajowych, GDDKiA.

Tablica 3.2

Sredniodobowe natezenie ruchu pojazdów samochodowych oraz struktura SDR na drogach krajowych w województwie podlaskim w 2000 r.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepa		
1	S 8	granica województwa-Zambrów	7 393	7	4 162	895	776	1 434	104	15
		Zambrów (przejście)	12 650	25	9 196	1 164	696	1 366	190	13
		Zambrów-Jezewo Str.	6 656	7	3 733	832	672	1 298	87	27
		Jezewo Str.-Choroszcz	9 450	9	6 152	1 219	633	1 238	180	19
		Choroszcz-Białystok	12 322	12	8 441	1 405	653	1 491	308	12
		Białystok (przejście 1)	4 768	5	2 741	710	415	868	24	5
		Białystok (przejście 2)	12 486	12	8 654	1 236	1 074	1 461	37	12
		Białystok (przejście 3)	25 648	26	20 492	2 026	1 257	1 462	359	26
		Białystok-Rybnik	6 699	13	4 931	529	308	764	147	7
		Rybnik-Korycin	4 189	4	2 811	373	138	746	88	29
		Korycin-Suchowola	3 511	4	2 408	305	197	509	60	28
		Suchowola-Augustów	4 628	14	3 146	375	190	787	88	28
		Augustów (przejście 2)	10 511	32	7 052	1 104	473	1 587	210	53
		Augustów (przejście 1)	13 051	26	9 423	1 227	470	1 553	313	39
		Augustów-Olszanka	7 107	14	4 868	704	377	1 052	78	14
		Olszanka-Suwalki	5 506	11	3 110	578	264	1 454	83	6
		Suwalki-Szypliszki	3 403	14	1 510	293	180	1 327	65	14
Szypliszki-granica Państwa	2 599	16	1 123	231	96	1 073	47	13		
2	S 19	granica Państwa-Sokółka	2 460	52	2 117	118	30	101	22	20
		Sokółka (przejście 2)	3 240	19	2 644	152	130	237	39	19
		Sokółka (przejście 1)	8 335	33	7 019	533	233	308	167	42
		Sokółka-Wasilków	5 143	27	4 023	344	200	416	128	5
		Wasilków-Białystok	6 805	27	5 193	517	381	401	279	7
		Białystok (przejście D)	13 195	13	10 556	1 095	515	422	581	13
		Białystok (przejście C)	26 459	53	22 357	1 826	767	503	953	0



Tablica 3.2 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
2	S 19	Białystok (przejście B)	19 160	38	15 981	1 456	766	498	402	19
		Białystok (przejście A)	17 811	36	14 516	1 514	801	534	392	18
		Białystok-Zabludów	7 836	16	5 963	752	384	470	243	8
		Zabludów-Płoski	3 229	3	2 296	294	194	349	77	16
		Płoski-Bielsk Podlaski	5 150	15	3 661	685	361	294	98	36
		Bielsk Podlaski (przejście)	11 206	56	8 831	986	448	616	213	56
		Bielsk Podlaski-Bocki	3 340	10	2 408	331	194	294	73	30
		Bocki-Siemiątycze	2 615	3	1 647	272	186	403	73	31
		Siemiątycze (przejście)	6 140	18	4 814	540	246	467	37	18
3	16	Siemiątycze-granica województwa	3 349	13	2 040	476	231	502	54	33
		granica województwa-Augustów	2 968	24	2 304	249	139	145	98	9
		Augustów-Pomorze	2 637	8	2 165	293	50	37	79	5
		Pomorze-Pockuny	923	3	701	138	4	3	62	12
4	61	Pockuny-granica Państwa	2 109	55	1 369	519	15	4	120	27
		granica województwa-Lomża	4 408	9	2 865	569	304	551	84	26
		Lomża-Kisielnica	7 835	8	5 500	878	447	736	235	31
		Kisielnica-Stawiski	5 388	16	3 604	636	334	636	97	65
		Stawiski-Szczuczyn	4 229	8	2 408	672	266	727	97	51
		Szczuczyn-Grajewo	5 829	12	3 870	548	443	787	128	41
		Grajewo (przejście)	5 886	12	3 848	648	318	908	130	22
		Grajewo-Rajgród	3 982	12	2 628	426	223	585	80	28
5	58	Rajgród-Augustów	4 721	14	2 932	392	269	949	127	38
		granica województwa-Szczuczyn	1 866	7	1 372	153	86	183	56	9
6	62	granica województwa-Siemiątycze	1 394	3	1 056	109	71	79	38	38
7	63	granica województwa-Kolno	2 339	7	1 857	152	108	136	63	16
		Kolno-Kisielnica	4 335	22	3 447	325	182	143	134	82
		Lomża-Zambrów	3 808	11	2 970	404	179	133	84	27

Tablica 3.2 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
7	63	Zambrów-granica województwa	<b>3 162</b>	9	2 505	243	158	149	57	41
		granica województwa-Czyzew	<b>3 162</b>	9	2 505	243	158	149	57	41
		Czyzew-granica województwa	<b>1 910</b>	11	1 392	189	126	122	17	53
8	64	Piatnica-Strekowa Góra	<b>2 312</b>	5	1 604	301	148	120	62	72
		Strekowa Góra-Jezewo Str.	<b>1 954</b>	2	1 445	217	125	96	55	14
9	65	Grajewo (przejście)	<b>4 871</b>	15	3 663	492	253	346	78	24
		Grajewo-Monki	<b>3 125</b>	13	2 306	278	159	322	31	16
		Monki (przejście)	<b>7 206</b>	36	5 786	562	216	368	79	159
		Monki-Dobrzyniewo	<b>4 319</b>	4	3 365	367	212	263	91	17
		Dobrzyniewo-Fasty	<b>6 013</b>	12	4 762	511	247	325	144	12
		Fasty-Białystok	<b>11 410</b>	11	8 775	1 563	456	342	240	23
		Białystok-Widly	<b>3 208</b>	6	2 451	202	167	318	58	6
10	66	Widly-granica Państwa	<b>829</b>	12	575	54	24	137	8	19
		Zambrów-Wysokie Maz.	<b>2 770</b>	8	1 903	263	191	335	42	28
		Wysokie Maz. (przejście)	<b>4 704</b>	19	3 664	442	226	263	52	38
		Wysokie Maz.-Szepietowo	<b>3 429</b>	7	2 547	295	202	285	55	38
		Szepietowo-Bransk	<b>904</b>	6	605	75	62	108	9	39
		Bransk-Lubin Kosc.	<b>1 622</b>	5	1 130	144	115	144	37	47
		Lubin Kosc.-Bielsk Podlaski	<b>2 496</b>	10	1 862	205	137	185	67	30
		Bielsk Podlaski-Kleszczele	<b>1 588</b>	14	1 382	84	46	24	16	22
Kleszczele-granica Państwa	<b>1 185</b>	7	1 063	41	26	32	2	14		

Zródło: Generalny pomiar ruchu w roku 2000, Transprojekt - Warszawa.

Stosunkowo najsilniej obciążone były w odniesieniu do ogółu dróg krajowych w Polsce pozostałe drogi krajowe województwa (69,6 średniej krajowej) i to pomimo słabszego tempa wzrostu SDR (1,18 przy średniej krajowej 1,28).

Należy podkreślić, że znacząca dynamika wzrostu SDR na drogach międzynarodowych regionu stwarza poważne wyzwanie i wymaga podjęcia działań ukierunkowanych na dostosowanie parametrów technicznych i stanu technicznego dróg do skali ruchu.

Największe obciążenie ruchem odnotowano na drogach nr S8 i nr S19 na odcinkach przejść przez miasta i na odcinkach podmiejskich aglomeracji białostockiej.

- na drodze nr S8 na odcinkach przejść przez Białystok (25.643 poj./dobe i 12.486), Augustów (13.051) i Zambrów (12.650) oraz na odcinkach Choroszcz – Białystok (12.322), Jezewo Stare – Choroszcz (9.450), a także granica województwa – Zambrów (7.393) i Augustów – Olszanka (7.107)
- na drodze nr S19 na odcinkach przejść przez Białystok (26.459, 19.160, 17.811), Bielsk Podlaski (11.206) i Sokółkę (8.335) oraz na odcinkach Białystok – Zabłudów (7.836) i Wasilków – Białystok (6.805).

Ponadprzeciętnie są także obciążone drogi:

- nr 61, gdzie SDR wyniósł na odcinkach:
  - Lomża – Kisielnica – 7.835 poj./dobe,
  - przejście przez Grajewo – 5.886,
  - Szczuczyn – Grajewo – 5.829;
- nr 65, gdzie SDR wyniósł na odcinkach:
  - Fasty – Białystok – 11.410,
  - przejścia przez Monki – 7.206.

Charakterystyczną cechą obciążenia ruchem drogi nr S8 i S19, a także drogi nr 61, jest duży udział i znacząca wielkość tranzytowego i krajowego ruchu pojazdów ciężkich. Ruch ten szczególnie destrukcyjnie oddziałuje na drogi i bardzo silnie i w szybkim tempie niszczy je.

Nateżenie ruchu na drogach krajowych województwa jest najmniejsze na odcinkach dróg nr 58 i nr 62, gdzie nie przekracza poziomu 2.000 poj./dobe i nr 16 (poniżej poziomu 3.000 poj./dobe).

### **1.1.3. Analiza dostosowania warunków technicznych dróg krajowych do ich klas funkcjonalnych**

Podstawowe parametry techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne określa rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie.

Zgodnie z tym rozporządzeniem drogi krajowe powinny mieć parametry techniczne i użytkowe odpowiadające klasom dróg: A (autostrady), S (ekspresowe), GP (główne ruchu przyspieszonego) i tylko wyjątkowo G (główne). W województwie podlaskim tylko 4 drogi (S8, S19, 16 i 61) mają klasę S lub GP. Szesć pozostałych dróg krajowych przebiegających przez województwo podlaskie ma klasę G.

Wymienione wyżej rozporządzenie w szczególności określa:

- najmniejsza dopuszczalna szerokość w liniach rozgraniczających dróg poszczególnych klas,
- prędkości projektowe i miarodajne dla poszczególnych klas dróg,
- szerokość pasa ruchu na drogach poszczególnych klas,
- wielkości pochylenia poprzecznego jezdni wraz z dopuszczalnymi dodatkowymi pochyleniami krawędzi jezdni,
- największa i najmniejsza długość odcinka prostego na drogach poza terenem zabudowanym oraz wartość minimalna promienia łuku kołowego w planie,
- wymagania dotyczące poboczy dróg klasy S oraz minimalne szerokości poboczy gruntowych dróg klasy GP i niższych kategorii,
- wymagania w zakresie usytuowania chodnika względem jezdni,
- zakres stosowania skrzyżowań, węzłów i przejazdów drogowych na drogach poszczególnych kategorii,
- wymagania w zakresie wyposażenia technicznego dróg (dotyczące urządzeń odwadniających, oświetleniowych, obsługi uczestników ruchu),
- wymagania w zakresie nosności i stateczności drogowych budowli ziemnych oraz konstrukcji nawierzchni dróg (w tym dotyczące dopuszczalnego nacisku na os pojazdu),
- warunki techniczne dotyczące bezpieczeństwa użytkowania (w tym dotyczące wymagań, jakim powinna odpowiadać nawierzchnia jezdni drogi w zakresie równości podłużnej, równości poprzecznej i właściwości przeciwpoślizgowych),
- wymagania w zakresie ochrony środowiska (w tym ochrony powietrza i wód poprzez tworzenie pasów zieleni oraz budowę separatorów i oczyszczalni wód w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń wód i gleb),
- wymagania w zakresie ochrony gruntów rolnych (w tym dotyczące ograniczenia negatywnego wpływu dróg, zwłaszcza w przypadku województwa podlaskiego – dróg klasy S, na gospodarkę rolną poprzez m.in. budowę przejazdów gospodarczych pod drogą oraz dróg serwisowych celem zapewnienia połączeń lokalnych).

Najistotniejszymi odstępstwami od warunków normatywnych, które powodują zmniejszenie przepustowości dróg, pogarszają płynność ruchu i wpływają negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego są:

1) mniejsza szerokość jezdni od minimalnej normatywnej.

Szerokość jezdni jest mniejsza od minimalnej normatywnej na 143,5 km/dróg, co stanowi 14,7% całkowitej długości sieci dróg krajowych w województwie podlaskim. Niedostateczna szerokość jezdni występuje na 56,2 km dróg ekspresowych<sup>26</sup>, 60,6 km dróg klasy GP i 26,7 km dróg klasy G. Odcinki dróg krajowych w województwie podlaskim, na których szerokość jezdni jest niedostateczna, zostały przedstawione w tabelicy 3.3.

2) brak węzłów, skrzyżowań skanalizowanych i przejazdów drogowych różnopoziomowych na przecięciach dróg krajowych z drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi odpowiednich klas.

---

<sup>26</sup> Dokładniej: zakwalifikowanych do kategorii dróg ekspresowych.

Szczegółowy zakres stosowania skrzyżowań, węzłów i przejazdów drogowych na drogach poszczególnych klas został ustalony w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r.

Najostrzej problem ten występuje na odcinku (kierunek Warszawa) – granica województwa – Białystok drogi ekspresowej nr S 8.

Doprowadzenie systemu dróg krajowych (podobnie jak i całej infrastruktury drogowej zarówno w województwie podlaskim, jak i w całym kraju) do stanu w pełni odpowiadającego wszystkim określonym w omawianym rozporządzeniu normom byłoby niezwykle kosztowne i dlatego jest praktycznie (ze względu na realia finansowe) niemożliwe w planie krótko- i średnioterminowym.

**Tablica 3.3**

**Odcinki dróg krajowych w województwie podlaskim o szerokości jezdni mniejszej niż normatywna**

Lp.	Numer drogi	Przebieg drogi w województwie podlaskim	Odcinek nienormatywny	Długość odcinka nienormatywnego (km)
1	S8	Zambrów – Białystok – Augustów – Budzisko	Białystok – Rybniki	12,5
2	S19	Siemiatycze – Białystok – Kuznica Białostocka	Zabludów – Siemiatycze	43,7
3	16	(kierunek Elk) – Augustów – Ogrodniki	Augustów – Ogrodniki (granica Państwa)	49,6
4	61	(kierunek Ostrołęka) – Lomża – Grajewo – Augustów	Szczuczyn – Grajewo	11,0
5	58	(kierunek Pisz) – Szczuczyn	Granica województwa – Szczuczyn	4,8
6	66	Zambrów – Bielsk Podlaski – Polowce – granica Państwa		21,9
7	Razem	-	-	143,5

Zródło: Infrastruktura techniczna – Materiały Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego w Białymstoku.

#### 1.1.4. Stan techniczny dróg krajowych

Stan techniczny dróg krajowych w województwie podlaskim jest zdecydowanie niezadowolający. Podstawowa przyczyna takiego stanu rzeczy jest znaczny wzrost natężenia ruchu drogowego na przestrzeni ostatnich lat. Szczególnie destrukcyjnie na stan techniczny nawierzchni dróg oddziałuje ruch pojazdów ciężkich wynikający z obsługi drogowych przejść granicznych i znacznego ruchu tranzytowego przez województwo podlaskie. Do takiego poziomu i rodzaju ruchu drogowego nie są przystosowane drogi województwa. Przede wszystkim nawierzchnia dróg (zwłaszcza ich podbudowy) nie były projektowane na takie wielkości obciążenia ruchem. Dlatego też wystąpiło na terenie województwa zjawisko przyspieszonej degradacji nawierzchni dróg.

Syntetyczna ocena stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych w 1998 i 2000 roku w Polsce i w województwie podlaskim została przedstawiona w tablicy 3.4.

**Tablica 3.4**

**Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych**

Wyszczególnienie		Stan techniczny nawierzchni		
		zły (%)	niezadowolający (%)	dobry (%)
1998	Polska	40	40	20
	Województwo Podlaskie	28	37	35
2000	Polska	35	41	24
	Województwo Podlaskie	23	38	39

Zródło: „Drogi krajowe województwa podlaskiego”, GDDP OPW, Białystok 2002.

Jak widać, stan techniczny dróg krajowych w województwie podlaskim – chociaż zdecydowanie niewystarczający, jest jednak lepszy niż na całej sieci dróg krajowych w Polsce. Na przestrzeni 2 lat uległ on wyraźnej poprawie – udział procentowy dróg o złym stanie nawierzchni zmniejszył się o 5 punktów procentowych (z 28% do 23%), a udział dróg o dobrym stanie nawierzchni zwiększył się o 4 punkty procentowe (z 35% do 39%).

Na syntetyczną ocenę stanu technicznego nawierzchni składają się oceny 3 podstawowych parametrów: szorstkości, równości podłużnej i kolein. Udział procentowy dróg krajowych w Polsce i w województwie podlaskim o krytycznym stanie nawierzchni pod względem poszczególnych parametrów (w % dróg w klasie D) przedstawia poniższa tablica 3.5.

**Tablica 3.5**

**Udział procentowy dróg krajowych o krytycznym stanie nawierzchni**

Wyszczególnienie		Udział procentowy dróg w klasie D		
		Szorstkosc	Równosc podłużna	Koleiny
1998	Polska	16	5	12,1
	Województwo Podlaskie	3,1	4,2	23,7
1999	Polska	17	6	15
	Województwo Podlaskie	7	7	13
2000	Polska	11,5	6,6	15,9
	Województwo Podlaskie	2	6	12
2001	Polska	10,2	5,3	15,9
	Województwo Podlaskie	2,2	7,6	8,9

Zródło: Drogi krajowe województwa podlaskiego, GDDP OPW, Białystok 2002.

Udział dróg w stanie krytycznym (w klasie D), z punktu widzenia szorstkości jest kilkakrotnie niższy niż średnia ogólnopolska. Również z punktu widzenia kolein na drogach sytuacja w województwie podlaskim jest lepsza niż w pozostałej części Polski. Natomiast zdecydowanie złe przedstawia się stan dróg z punktu widzenia poziomu podłużnej nierówności nawierzchni.

Zdecydowanie złe przedstawia się również stan techniczny nawierzchni z punktu widzenia nosności konstrukcji nawierzchni. Parametr ten najprecyzyjniej pozwala określić tempo degradacji nawierzchni. Inwentaryzacja nosności na całej sieci dróg krajowych województwa podlaskiego została przeprowadzona na jesieni 1999 r.

Inwentaryzacja ta wykazała, że aż 60% sieci dróg krajowych w województwie nie spełnia wymaganego kryterium progowej wartości ugięcia i kwalifikuje się do kategorii stanu krytycznego.<sup>27</sup>

Schemat sieci dróg krajowych w województwie z zaznaczeniem klas nosności przedstawia rys. 3.2.

Stan techniczny obiektów inżynierskich – mostów i wiaduktów również jest zły. Powaznym problemem jest także niedostateczna nosność wielu mostów i wiaduktów.

<sup>27</sup> Drogi krajowe województwa podlaskiego, GDDP OPW, Białystok 2002.



Rys. 3.2 Nosność dróg krajowych województwa podlaskiego w 1999 r.



Zródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Białymstoku.

## **1.2. Drogi wojewódzkie**

### **1.2.1. Sieć dróg wojewódzkich**

Sieć dróg wojewódzkich w województwie podlaskim została ustalona rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15.12.1998 r. w sprawie ustalania wykazu dróg krajowych i wojewódzkich, zarządzeniem Nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 22 sierpnia 2000 r. w sprawie nadania numerów dla dróg wojewódzkich oraz uchwałami Sejmiku Województwa Podlaskiego. Obejmuje ona 30 dróg. Łączna ich długość na terenie województwa podlaskiego wynosi 1.241 km (łącznie z drogami wojewódzkimi w miastach na prawach powiatu).

Szczegółowy wykaz dróg wojewódzkich został przedstawiony w tablicy 3.6., natomiast schemat sieci wraz z opracowanym przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku podziałem dróg wojewódzkich na klasy przedstawiono na rys. 3.3.

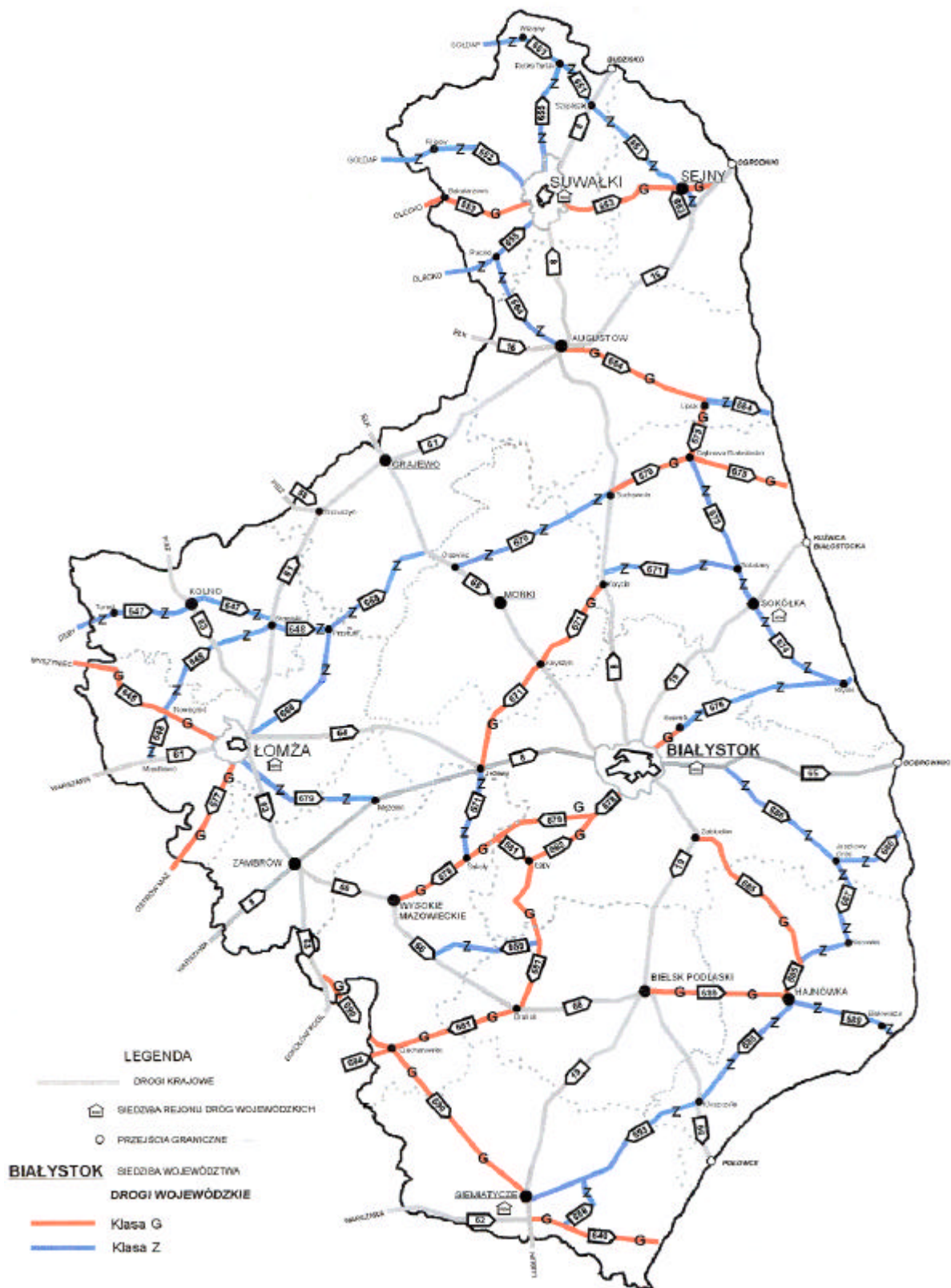
Tablica 3.6

## Wykaz dróg wojewódzkich w województwie podlaskim

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Klasa drogi
1	640	Droga Nr 19 (Anusin/ - Radziwilówka - gr. Państwa)	G
2	645	Myszyniec – Deby – Nowogród - Lomza	G
3	647	Deby – Kolno – Gromadzyn – Wykno – Stawiski	Z
4	648	Miastkowo– Nowogród...– Morgowniki– Korzeniste– Stawiski– Przytuly	Z
5	651	Goldap – Zytkiejmy – Szypliszki – Sejny	Z
6	652	Kowale Oleckie – Suwalki	Z
7	653	Sedranki – Bakalarzewo – Suwalki – Sejny – Pockuny	G
8	655	Kap – Wydminy – Olecko – Raczki – Suwalki – Rutka Tartak	Z
9	658	Droga 640 – Kudelicze – Pawłowicze – Grabarka – Kajanka	Z
10	659	Topczewo – Zalesie – Kiewlaki – Hodyszewo – Koboski – Nowe Piekuty – Kostry Noski – Dabrowka Koscielna	Z
11	663	Pomorze – Sejny	Z
12	664	Raczki – Augustów – Lipsk – gr. Państwa	G, Z
13	668	Piatnica Poduchowna – Przytuly – Osowiec	Z
14	670	Osowiec – Dabrowa Białostocka – Nowy Dwór – gr. Państwa	G, Z
15	671	Sokalny – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly	G, Z
16	673	Lipsk – Dabrowa Białostocka – Sokółka	G, Z
17	674	Sokółka - Krynki	Z
18	676	Białystok – Supraśl – Krynki – gr. Państwa	G, Z
19	677	Lomza/droga 63 / - Sniadowo – Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokółów Podlaski	G
20	678	Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie	G
21	679	Lomza – Podgórze – Gac – Mezenin	Z
22	681	Rosзки Wodzki – Lapy – Poswietne – Bransk – Ciechanowiec	G
23	682	Lapy – Turosn Dolna – Markowszczyzna	G
24	685	Zabludów – Narew – Nowosady – Hajnówka – Kleszczele	G, Z
25	686	Zajma – Michałowo – Jalówka	Z
26	687	Juszkowy Gród – Bondary – Narewka – Nowosady	Z
27	689	Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – gr. Państwa	G, Z
28	690	Cyzew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze	G
29	693	Kleszczele – Siemiatycze	Z
30	694	Przyjmy – Brok – Ciechanowiec	

Zródło: Dane Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

Rys. 3.3. Podział na klasy sieci dróg wojewódzkich w województwie podlaskim.



Zródło: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

Zarząd nad odcinkami dróg wojewódzkich na terenie województwa podlaskiego sprawują:

- 1) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku: nad 1188,6 km dróg,
- 2) Zarządy miast na prawach powiatu – Białegostoku, Łomży i Suwałk: nad 52,1 km dróg położonych w granicach administracyjnych tych miast.

Największe znaczenie dla regionu mają następujące drogi:

- 1) nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie, nr 681 Roszki Wodзки – Lapy – Posvietne – Bransk – Ciechanowiec i nr 682 Lapy – Turosn Dolna – Markowszczyzna oraz nr 676 Białystok – Suprasł – Krynki – granica państwa jako drogi obsługujące węzeł Białystok,
- 2) nr 677 Łomża /droga 63/ – Sniadowo – Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokolów Podlaski i nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly jako drogi posiadające alternatywny przebieg w stosunku do trasy „Via Baltica”,
- 3) nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwałki – Sejny – Pockuny jako droga do przejścia granicznego w Ogrodnikach, stanowiaca najkrótsze połączenie z północno-zachodnią Polską,
- 4) nr 685 Zabłudów – Narew – Nowosady – Hajnówka - Kleszczele jako droga stanowiaca najkrótsze połączenie Hajnówki z Białymstokiem,
- 5) nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa jako główna droga dojazdowa do Białowieskiego Parku Narodowego i łącznik dwóch znaczących ośrodków powiatowych,
- 6) nr 645 Myszyniec – Deby – Nowogród – Łomża jako droga o znaczeniu międzyregionalnym, stanowiaca najkrótsze połączenie regionu z Olsztynem.

### **1.2.2. Naczenie ruchu pojazdów samochodowych na drogach wojewódzkich**

Pomiar ruchu pojazdów samochodowych na drogach wojewódzkich przeprowadzono w 2000 roku.

Średni dobowy ruch (SDR) pojazdów samochodowych na poszczególnych odcinkach dróg wojewódzkich regionu oraz struktura SDR przedstawiono w tabelicy 3.7.

SDR na drogach wojewódzkich województwa podlaskiego wyniósł 1.446 poj./doba i stanowił 61,2% wielkości ogólnopolskiej (średnia krajowa – 2.363). W strukturze ruchu w województwie zdecydowanie dominował – podobnie jak i w innych regionach kraju – ruch samochodów osobowych, który stanowił 79,4% ogółu ruchu.

W latach 1995-2000 ruch na drogach wojewódzkich regionu wzrósł o 28% (średnia krajowa – 32%). Na ten wzrost złożył się przede wszystkim wzrost ruchu samochodów osobowych (o 41%) oraz samochodów ciężarowych (o 21%).

Tablica 3.7

**Sredniodobowe natezenie ruchu pojazdów samochodowych oraz struktura SDR na drogach wojewódzkich w województwie podlaskim w 2000 r.**

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
1	640	droga nr 19-Radziwillówka	799	6	602	78	28	13	53	19
		Radziwillówka-granica Panstwa	418	5	288	41	9	12	45	18
2	645	granica woj.-Kuzie	1 073	5	834	83	63	48	24	16
		Kuzie-Nowogród	1 897	8	1 586	114	68	68	38	15
		Nowogród-Lomza	3 196	6	2 794	131	90	70	67	38
3	647	granica woj.-Turosl	690	33	517	48	17	21	21	33
		Turosl-Kolno	1 207	19	855	80	66	47	52	88
		Kolno-Stawiski	971	13	653	113	36	33	17	106
4	648	Morgowniki-Korzeniste	1 133	24	820	112	69	53	24	31
		Korzeniste-Stawiski	391	10	270	50	11	8	9	33
		Stawiski-Przytuly	726	14	474	79	35	27	18	79
		Nowogród-Miastkowo	632	7	515	28	18	16	13	35
5	651	granica woj.-Szypliszki	1 031	67	744	55	12	4	25	124
		Szypliszki-Sejwy	851	26	682	63	23	15	20	22
		Sejwy-Sejny	429	22	280	45	26	15	15	26
6	652	granica woj.-Suwalki	601	20	420	69	37	19	26	10
7	653	granica woj.-Suwalki	2 328	40	1 767	182	109	116	58	56
		Suwalki-Sejny	1 872	13	1 684	77	32	11	36	19
		Sejny (przejście)	3 370	51	3 025	162	54	17	37	24
		Sejny-Pockuny	973	12	867	40	15	4	18	17
8	655	granica woj.-Suwalki	1 170	30	913	60	28	50	54	35
		Rutka Tartak-Suwalki	2 210	18	2 008	66	40	11	40	27
9	658	Kudelicze-Kajanka	350	brak danych						
10	659	Topczewo-Dabówka K.	350	brak danych						
11	663	Sejny-Giby	1 306	10	1 188	38	27	9	10	24

Tablica 3.7 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
12	664	Raczki-Augustów	<b>1 906</b>	11	1 605	103	71	46	38	32
		Augustów-Lipsk	<b>1 143</b>	32	962	65	23	31	23	7
		Lipsk-granica Państwa	<b>590</b>	30	434	32	10	15	33	36
13	668	Piatnica-Jedwabne	<b>1 702</b>	5	1 402	148	51	24	48	24
		Jedwabne-Przytuly	<b>772</b>	6	626	50	23	13	19	35
		Przytuly-Osowiec	<b>578</b>	16	417	35	13	9	18	70
14	670	Osowiec-Dolistowo	<b>846</b>	7	563	107	43	43	18	65
		Dolistowo-Suchowola	<b>604</b>	15	431	47	8	10	13	80
		Suchowola-Dabrowa Bialostocka	<b>955</b>	12	722	75	59	12	19	56
		Dabrowa Bialostocka-gr. Państwa	<b>559</b>	14	441	28	6	9	21	40
15	671	Korycin-Jasionówka	<b>478</b>	5	367	33	15	15	15	28
		Jasionówka-Knyszyn	<b>1 350</b>	12	1 103	82	28	22	34	69
		Knyszyn-Tykocin	<b>1 514</b>	6	1 260	59	56	62	24	47
		Tykocin-Jezewo Stare	<b>984</b>	7	779	71	29	29	32	37
		Jezewo Stare-Sokolany	<b>1 093</b>	21	848	68	38	21	15	82
		Korycin-Sokolany	<b>626</b>	11	432	68	19	22	42	32
16	673	Lipsk-Dabrowa Bialostocka	<b>1 252</b>	19	813	163	76	78	53	50
		Dabrowa Bialostocka-Sokolany	<b>1 325</b>	5	1 045	74	68	36	49	48
		Dabrowa Bialostocka (przejście)	<b>1 623</b>	19	1 400	81	36	24	39	24
		Sokolany-Sokółka	<b>2 999</b>	12	2 555	171	99	63	60	39
17	674	Sokółka-Krynki	<b>1 017</b>	21	675	134	51	20	68	48
18	676	Białystok-Sokolda	<b>3 370</b>	10	2 855	172	94	37	199	3
		Sokolda-granica Państwa	<b>872</b>	13	671	88	35	23	22	20
19	677	Lomża-Sniadowo	<b>5 994</b>	6	4 860	414	252	288	132	42
		Sniadowo-granica woj.	<b>5 197</b>	5	3 976	364	275	411	130	36
20	678	Białystok-Tolcze	<b>9 778</b>	20	8 184	733	332	108	391	10

Tablica 3.7 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
20	678	Tolcze-Roszki Wodzki	<b>1 226</b>	9	984	91	51	27	27	37
		Roszki-Wodzki-Sokoly	<b>2 086</b>	4	1 727	136	83	98	17	21
		Sokoly-Wysokie Maz.	<b>3 553</b>	14	2 914	213	199	146	39	28
21	679	Lomza-Mezenin	<b>531</b>	3	351	72	41	22	15	27
22	681	Roszki-Wodzki-Lapy	<b>1 903</b>	8	1 656	91	63	51	17	17
		Lapy-Poswietne	<b>1 374</b>	4	1 136	102	44	36	29	23
		Poswietne-Topczewo	<b>1 194</b>	20	850	99	49	54	43	79
		Topczewo-Bransk	<b>1 007</b>	18	725	73	46	22	41	82
		Bransk-Ciechanowiec	<b>3 220</b>	16	2 779	222	77	29	42	55
23	682	Lapy (przejście)	<b>3 096</b>	12	2 721	192	53	25	74	19
		Lapy-Tolcze	<b>3 127</b>	6	2 653	325	69	59	9	6
24	685	Zabłudów-Narew	<b>1 969</b>	10	1 719	73	39	59	45	24
		Narew-Makówka	<b>1 775</b>	12	1 409	158	69	60	44	23
		Makówka-Nowosady	<b>1 624</b>	8	1 342	120	49	60	37	8
		Nowosady-Hajnówka	<b>3 010</b>	21	2 535	193	72	87	60	42
		Hajnówka-Kleszczele	<b>1 360</b>	15	1 149	67	44	27	20	38
25	686	droga nr 66-Michalowo	<b>412</b>	4	314	38	21	9	18	8
		Michalowo-granica Panstwa	<b>1 088</b>	32	789	88	48	24	49	58
26	687	Jaruszkowy Gród-Narewka	<b>822</b>	25	594	97	30	16	14	46
		Narewka-Nowosady	<b>1 033</b>	25	765	89	43	52	32	27
27	689	Bielsk Podlaski-Dzieciolowo	<b>1 165</b>	13	880	112	51	52	38	19
		Dzieciolowo-Hajnówka	<b>3 005</b>	18	2 606	126	54	81	87	33
		Hajnówka (przejście)	<b>8 353</b>	75	7 368	593	117	50	117	33
		Hajnówka-granica Panstwa	<b>1 162</b>	22	900	93	41	12	67	27
28	690	Czyzew-granica woj.	<b>1 029</b>	2	770	96	70	28	25	38
		granica woj.-Ciechanowiec	<b>1 029</b>	2	770	96	70	28	25	38
		Ciechanowiec-Moczydly	<b>1 119</b>	4	795	95	73	82	29	41



Tablica 3.7 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
28	690	Moczydly-Skiwy	<b>953</b>	8	732	57	29	40	50	37
		Skiwy-Siemiatycze	<b>1 386</b>	1	1 115	100	58	64	40	8
29	693	Kleszczele-Milejczyce	<b>826</b>	12	598	56	44	46	24	46
		Milejczyce-Siemiatycze	<b>1 253</b>	18	960	98	41	59	48	29
30	694	granica woj.-Ciechanowiec	<b>817</b>	2	648	67	33	32	20	15

Zródło: Generalny pomiar ruchu w roku 2000, Transprojekt - Warszawa.

Największe obciążenie ruchem wystąpiło na następujących drogach wojewódzkich:

- 1) nr 677 Lomża /droga 63/ – Sniadowo – Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokół Podlaski
  - na odcinku Lomża – Sniadowo: SDR 5.994 poj./dobe
  - na odcinku Sniadowo – granica województwa: SDR 5.197 poj./dobe
- 2) nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie
  - na odcinku Białystok – Tolcze: SDR 9.778 poj./dobe
  - na odcinku Sokoly – Wysokie Maz.: SDR 3.553 poj./dobe
- 3) nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa
  - na przejściu przez Hajnówkę: SDR 8.353 poj./dobe
  - na odcinku Dzieciolowo – Hajnówka: SDR 3.005 poj./dobe
- 4) nr 676 Białystok – Supraśl – Krynki – granica państwa
  - na odcinku Białystok – Sokolda: SDR 3.370 poj./dobe
- 5) nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwałki – Sejny – Pockuny
  - na przejściu przez Sejny: SDR 3.370 poj./dobe
- 6) nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Poswietne – Bransk – Ciechanowiec
  - na odcinku Bransk – Ciechanowiec: SDR 3.220 poj./dobe
- 7) nr 645 Myszyniec – Deby – Nowogród – Lomża
  - na odcinku Nowogród – Lomża: SDR 3.196 poj./dobe
- 8) nr 682 Lapy – Turosn Dolna – Markowszczyzna
  - na przejściu przez Lapy: SDR 3.096 poj./dobe
  - na odcinku Lapy – Tolcze: SDR 3.127 poj./dobe.
- 9) nr 685 Zabłudów – Hajnówka – Kleszczele
  - na odc. Nowosady - Hajnówka: SDR 3.010 poj./dobe

Na pozostałych drogach wojewódzkich regionu SDR nie przekracza poziomu 3.000 poj./dobe.

Na żadnym odcinku szesciu dróg wojewódzkich: nr 640 Droga nr S19 /Anusin/ – Radziwillówka – granica państwa, nr 652 Kowale Oleckie – Suwałki, nr 670 Osowiec – Dąbrowa Białostocka – Nowy Dwór – granica państwa, nr 694 Przyjmy – Brok – Ciechanowiec, nr 658 Droga nr 640 – Kudelicze – Pawłowicze – Grabarka – Kajanka, nr 659 Topczewo – Zalesie Kiewlaki – Hodyszewo – Koboski – Nowe Piekuty – Kostry Noski – Dąbrówka Koscielna i nr 679 Lomża – Podgórze – Gac – Mezenin, SDR nie przekracza poziomu 1.000 poj./dobe.

### **1.2.3. Analiza dostosowania warunków technicznych dróg wojewódzkich do ich klas funkcjonalnych**

Zgodnie z przytoczonym w pkt 1.1.3 rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie, drogi wojewódzkie powinny mieć parametry techniczne i użytkowe odpowiadające klasom G (drogi główne) i Z (drogi zbiorcze) i wyjątkowo klasy GP (główne ruchu przyspieszonego). W województwie podlaskim dziewięć dróg wojewódzkich ma klasę G, siedem składa się z odcinków o obu klasach G i Z, a 14 dróg ma klasę Z.

Największym problemem związanym z niedostosowaniem niektórych parametrów technicznych do wymogów normatywnych jest fakt, że szerokość jezdni mniejsza niż minimalna normatywna występuje na aż 459,111 km dróg wojewódzkich, co wynosi 39% całości dróg znajdujących się w zarządzie Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. Wykaz tych dróg zawiera tablica 3.8.

**Tablica 3.8**

**Wykaz dróg wojewódzkich w województwie podlaskim będących w zarządzie PZDW w Białymstoku o szerokości jezdni mniejszej niż normatywna**

Lp.	Nr drogi	Droga	Szer. norm. jezdni m	Szer. istniejąca jezdni m	Długość odcinka nienorm m	Długość drogi całkowita m	% długości nienorm.
	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1	645	Myszyniec-Deby-/gr. wojew./- Nowogród- Lomza	6	5	17,269	30,786	56
2	647	Deby-/gr.wojew./-Kolno- Stawiski	5,5	5	31,879	35,106	91
3	648	Miastkowo-Nowogród- Morgowniki-Korzeniste- Stawiski-Przytuły	5,5	5	46,356	47,803	97
4	651	Goldap-Zytkiejmy-/gr. wojew./- Szypliszki-Sejny	5,5	5	20,950	51,050	41
5	652	Kowale Oleckie-/gr. wojew./- Suwałki	5,5	5	3,050	27,638	11
6	658	Droga 640-Kudelicze- Pawłowicze-Grabarka-Kajanka	5,5	4 i 5	4,120	9,200	45
7	659	Topczewo-Zalesie-Kiewlaki- Holdyszewo-Koboski- N.Piekuty-Kostrzy Noski- Dąbrówka K.	5,5	5	22,245	25,185	88
8	664	Raczki-Augustów-Lipsk-gr. państwa	6	5,5	17,461	63,399	27
9	668	Piatnica Poduchowna-Przytuły- Osowiec	5,5	4 i 5	40,361	54,295	74
10	670	Osowiec-Dąbrowa Biał.- N.Dwór-gr. państwa	5,5 i 6	5	41,100	70,720	58
11	671	Sokolany-Korycin-Knyszyn- Stare Jezewo-Sokoły	5,5 i 6	5	28,080	89,122	31
12	674	Sokołka – Krynki	5,5	5	8,452	23,406	36
13	679	Lomza-Podgórze-Gac-Mezenin	5,5	5	29,611	29,611	100
14	681	Roszki Wodзки-Lapy- Poswietne-Bransk-Ciechanowiec	5,5	5	27,327	62,610	44
15	685	Zabłudów-Narew-Nowosady- Hajnówka-Kleszczele	6	5	22,340	69,220	32
16	686	Zajma-Michałowo-Jałówka	5,5	5,2	40,304	46,040	87
17	689	Bielsk Podlaski-Hajnówka- Białowieża-gr. państwa	6 i 5,5	5	20,034	49,191	41
18	690	Czyzew Osada-Ciechanowiec- Siemiatycze	6	5 i 5,5	32,897	47,105	70
19	694	Przyjmy-Brok-/gr.wojew./- Ciechanowiec	6	5	2,195	2,195	100
Razem					459,111	(459,111:1188,581) x100%=38,6%	

**Uwagi:**

<sup>1)</sup> w odniesieniu do sieci dróg wojewódzkich w zarządzie PZDW (1.188,58 km).

Zródło: Infrastruktura techniczna – materiały Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego.

Czynnikiem, który negatywnie wpływa na płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego, jest również brak skrzyżowań skanalizowanych dróg wojewódzkich ze sobą oraz z drogami powiatowymi i gminnymi o parametrach zgodnych z normatywami.

Brak jest również obwodnic nizej wymienionych miejscowości, gdzie m. in. z uwagi na brak możliwości dostosowania drogi w terenie zabudowanym do wymaganych parametrów technicznych zabezpieczono tereny w planach zagospodarowania przestrzennego właściwych gmin:

- podbiałostockich wsi Horodniany i Ksiezyo, gm. Juchnowiec Kościelny, na drodze nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie (SDR wyniósł 9.778 poj./dobe), dl. obwodnicy ok. 2000 m,
- miejscowości Uhowo, gm. Lapy, w ciągu drogi wojewódzkiej 682 Lapy – Turosn Dolna – Markowszczyzna, dl. obwodnicy ok. 1500 m,
- miejscowości Roszki Wodзки w ciągu drogi wojewódzkiej nr 681 Roszki Wodзки – Lapy – Poswietne – Bransk – Ciechanowiec, dl. obwodnicy ok. 1500 m,
- miejscowości Krasnopol, gm. Krasnopol, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwalki – Sejny – Pockuny, dl. obwodnicy ok. 4500 m,
- miejscowości Sejny, gm. Sejny, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwalki – Sejny – Pockuny, dl. obwodnicy ok. 2400 m,
- miejscowości Konarzyce, gm. Lomza, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 Lomza – Sniadowo – Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokolów Podlaski,
- miejscowości Sniadowo w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 Lomza – Sniadowo – Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokolów Podlaski, dl. obwodnicy ok. 3500 m
- miejscowości Ogrodniczki, gm. Suprasl, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 676 Białystok – Suprasl – Krynki – granica państwa, dl. obwodnicy ok. 1000 m,
- miejscowości Narew, gm. Narew, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 685 Zabłudów – Narew – Nowosady – Hajnówka – Kleszczele, dl. obwodnicy ok. 6200 m,
- miejscowości Hajnówka, gm. Hajnówka, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 685 Zabłudów – Narew – Nowosady – Hajnówka – Kleszczele, dl. obwodnicy ok. 6000 m.

#### **1.2.4. Stan techniczny dróg wojewódzkich**

Ocena stanu technicznego dróg wojewódzkich została dokonana przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku w 2001 r. W trakcie tej oceny zarząd dróg<sup>28</sup> wziął pod uwagę następujące podstawowe uszkodzenia nawierzchni jezdni:

- pęknięcia siatkowe,
- pęknięcia pojedyncze,
- łaty i wyboje,
- ubytki ziaren i lepiszcza,
- koleiny i deformacje.

W zależności od intensywności występowania łącznych uszkodzeń nawierzchni jezdni oceniane odcinki zostały zakwalifikowane do jednego z poniższych stanów:

- A – stan bardzo dobry
- B – stan dobry

---

<sup>28</sup> Informacja o stanie technicznym dróg wojewódzkich, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku.

- C – stan zadowalający
- D – stan zły
- E – stan bardzo zły.

Stany A i B są uznawane za satysfakcjonujące, natomiast stany D i E za niesatysfakcjonujące, przy czym stan E oznacza konieczność natychmiastowej interwencji.

W wyniku przeprowadzonej oceny PZDW ustalono, że stan techniczny jezdni dróg wojewódzkich przedstawia się następująco:

**Tablica 3.9**

**Stan techniczny dróg wojewódzkich**

Stan techniczny	Długość dróg wojewódzkich [km]	Udział procentowy w sieci dróg wojewódzkich [%]
A	80,706	6,79
B	409,134	34,42
C	360,863	30,36
D	235,518	19,82
E	102,360	8,61

Zródło: Informacja o stanie technicznym dróg wojewódzkich, PZDW w Białymstoku.

Ocene stanu technicznego nawierzchni jezdni dróg wojewódzkich zawarto w tabelicy 3.10.

Jak widać, w najlepszym stanie technicznym były następujące drogi, na których odcinki w satysfakcjonującym stanie technicznym (A + B) stanowiły co najmniej 50% całkowitej długości drogi:

- 1) nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie – 95%
- 2) nr 682 Lapy – Tuross Dolna – Markowszczyzna – 93%
- 3) nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – gr. państwa – 84%
- 4) nr 652 Kowale Oleckie – Suwalki – 80%
- 5) nr 655 Kap – Wydminy – Olecko – Raczki – Suwalki – Rutka Tartak – 76%
- 6) nr 685 Zabłudów – Narew – Nowosady – Hajnówka – Kleszczele – 65%.

Drogi o nawierzchni jezdni w najgorszym stanie technicznym (D+E) to:

- 1) nr 677 Lomza – Sniadowo – Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokółów Podlaski – 77%
- 2) nr 670 Osowiec – Dąbrowa Białostocka – Nowy Dwór – gr. państwa – 68%
- 3) nr 651 Goldap – Zytkiejmy – Szypliszki – Sejny – 63%
- 4) nr 668 Piątница Poduchowna – Przytuły – Osowiec – 61%
- 5) nr 645 Myszyniec – Deby – Nowogród – Lomza – 57%
- 6) nr 664 Raczki – Augustów – Lipsk – gr. państwa – 50%.

Tablica 3.10

## Ocena stanu technicznego dróg wojewódzkich

Lp.	Nr drogi	Nazwa drogi	Udział procentowy odcinków w stanie			
			A + B (stan dobry i b. dobry)	D + E (stan zły i b. zły)	E = 0%	E > 20%
		Drogi wojewódzkie ogółem	41	29		
1	640	Droga Nr 19(Anusin)-Radziwillówka-gr. Państwa	43	18	•	
2	645	Myszyniec-Deby-Nowogród-Lomza	35	57		•
3	647	Deby-Kolno-Gromadzyn-Wykno-Stawiski	35	15		
4	648	Miastkowo-Nowogród-...Morgowniki-Korzeniste-Stawiski-Przytuly	1	47		
5	651	Goldap-Zytkiejmy-Szypliszki-Sejny	33	63		•
6	652	Kowale Oleckie-Suwalki	80	12	•	
7	653	Sedranki-Bakalarzewo-Suwalki-Sejny-Pockuny	58	28	•	
8	655	Kap-Wydmyny-Olecko-Raczki-Suwalki-Rutka Tartak	76	18	•	
9	658	Droga 640-Kudelicze-Pawłowicze-Grabarka-Kajanka	61	39		•
10	659	Topczewo-Zalesie-Kiewlaki-Hodyszewo-Koboski-Nowe Piekuty-Kostrzy Noski-Dabrowka Koscielna	25	27	•	
11	663	Pomorze-Sejny	23	-	•	
12	664	Raczki-Augustów-Lipsk-gr. Państwa	46	50		
13	668	Piatnica Poduchowna-Przytuly-Osowiec	2	61		•
14	670	Osowiec-Dabrowa Białostocka-Nowy Dwór-gr. Państwa	15	68		
15	671	Sokolany-Korycin-Knyszyn-Stare Jezewo-Sokoly	50	17		
16	673	Lipsk-Dabrowa Białostocka-Sokółka	52	26		
17	674	Sokółka-Krynki	3	35	•	
18	676	Białystok-Suprasl-Krynki-gr. Państwa	18	36		•
19	677	Lomza(droga 63)-Sniadowo-Ostrów Mazowiecka-Malkinia-Kosów Lacki-Sokolów Podlaski	23	77		
20	678	Białystok-Sokoly-Wysokie Mazowieckie	95	-	•	
21	679	Lomza-Podgórze-Gac-Mezenin	10	1		
22	681	Roszki Wodzki-Lapy-Poswietne-Bransk-Ciechanowiec	59	22		
23	682	Lapy-Turosn Dolna-Markowszczyzna	93	1	•	
24	685	Zabludów-Narew-Nowosady-Hajnówka-Kleszczele	65	4		
25	686	Zajma-Michalowo-Jalówka	1	24		
26	687	Juszkowy Gród-Bondary-Narewka-Nowosady	29	14	•	
27	689	Bielsk Podlaski-Hajnówka-Białowieża-gr. Państwa	84	4	•	
28	690	Czyzew Osada-Ciechanowiec-Siemiatycze	29	14		
29	693	Kleszczele-Siemiatycze	43	7		
30	694	Przyjmy-Brok-Ciechanowiec	-	-	•	

Źródło: Dane PZDW w Białymstoku.

Przeprowadzona ocena umożliwia określenie rodzajów i zakresu rzeczowego poszczególnych zabiegów utrzymaniowych.

Odcinki w stanie E kwalifikują się do niezwłocznego wykonania na nich określonego zabiegu.

Dwanaście dróg wojewódzkich w regionie nie ma odcinków w klasie E, natomiast pięć dróg ma ponad 20% odcinków zakwalifikowanych do klasy E.

### 1.3. Drogi powiatowe i gminne

Siec dróg powiatowych i gminnych w województwie podlaskim liczy 16.066 km, w tym 7.889 km dróg powiatowych i 8.177 km dróg gminnych.

Długość dróg powiatowych i gminnych według powiatów przedstawiono w tabeli 3.11.

**Tablica 3.11**

#### **Drogi publiczne powiatowe i gminne według powiatów**

**Stan w dniu 31.12.2000 r.**

Wyszczególnienie	Powiatowe						Gminne					
	Ogółem		Miejskie		zamejskie		Ogółem		Miejskie		zamejskie	
	ogółem	w tym o nawierzchni twardej	razem	w tym o nawierzchni twardej	razem	w tym o nawierzchni twardej	razem	w tym o nawierzchni twardej	razem	w tym o nawierzchni twardej	razem	w tym o nawierzchni twardej
	W kilometrach											
<b>Województwo</b>	<b>7889</b>	<b>5929</b>	<b>561</b>	<b>487</b>	<b>7328</b>	<b>5442</b>	<b>8177</b>	<b>2445</b>	<b>972</b>	<b>588</b>	<b>7205</b>	<b>1857</b>
<b>Powiaty:</b>												
Augustowski	500	346	47	41	453	305	568	88	31	15	537	73
Białostocki	1100	669	84	69	1016	600	881	199	114	57	767	142
Bielski	653	518	31	31	622	487	402	172	82	63	320	109
Grajewski	341	315	24	22	317	293	380	240	66	58	314	182
Hajnowski	510	301	31	21	479	280	437	160	77	24	360	136
Kolnenski	338	246	13	12	325	234	430	191	23	16	407	175
Lomżyński	525	396	20	14	505	382	500	174	19	15	481	159
Moniecki	476	427	34	28	442	399	418	127	26	8	392	119
Sejnencki	279	213	11	10	268	203	576	87	5	1	571	86
Siemiatycki	641	516	28	26	613	490	643	206	45	34	598	172
Sokólski	901	622	32	27	869	595	611	161	63	36	548	125
Suwalski	567	406	-	-	567	406	771	67	-	-	771	67
Wysokomazowiecki	591	552	19	18	572	534	761	234	34	24	727	210
Zambrowski	293	247	13	13	280	234	436	115	24	13	412	102
<b>Miasta na prawach powiatu</b>												
Białystok	82	79	82	79	-	-	228	153	228	153	-	-
Lomża	22	21	22	21	-	-	59	42	59	42	-	-
Suwałki	70	55	70	55	-	-	76	29	76	29	-	-

Zródło: Dane Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Białymstoku.

Drugi powiatowe odgrywają ważną rolę w systemie drogowym województwa, łącząc siedziby powiatów z siedzibami gmin oraz siedziby sąsiadujących ze sobą gmin.

Łączna długość dróg powiatowych i gminnych w województwie podlaskim wynosi 16.066 km (z czego zaledwie 8.374 km o nawierzchni twardej).

Tylko 75,2% dróg powiatowych i jedynie 30,0% dróg gminnych ma nawierzchnie twarde. Wskaznik gęstości dróg o nawierzchni twardej w województwie podlaskim wynosi 48,0/100 km<sup>2</sup>, co stanowi zaledwie 60,1% średniej ogólnopolskiej. Niedorozwój sieci dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej stanowi poważną barierę rozwoju rolnictwa, drobnego przemysłu (zwłaszcza rolno-spożywczego) i usług oraz obniża standard życia ludności.

#### **1.4. Sieć dróg na terenie miasta Białegostoku**

Stolica województwa podlaskiego, skupiająca prawie 25% ludności województwa i znaczna część działalności gospodarczej tego obszaru stanowi główny węzeł transportowy regionu.

Układ dróg w mieście jest niewystarczający w stosunku do potrzeb i stwarza w związku z tym szereg trudności i problemów transportowych.

Potrzeba rozwoju układu komunikacyjnego miasta wynika przede wszystkim ze znacznego rozwoju motoryzacji w mieście i województwie.

Na dzień 31.12.2000 r. w mieście było zarejestrowanych 73.873 pojazdów samochodowych, w tym:

- 56.796 samochodów osobowych,
- 2.254 motocykli i skuterów,
- 12.052 samochodów ciężarowych,
- 764 autobusów,
- 1.291 przyczep,
- 716 ciągników rolniczych.

Główne problemy transportowe, jakie powstają w związku z niewydolnością sieci dróg na terenie miasta są następujące<sup>29</sup>:

1. Przez miasto przebiegają ważne szlaki krajowe obciążone ruchem krajowym i międzynarodowym. Przewozy w dużej części realizowane są ciężkim taborem (ciągniki siodłowe z naczepami), do którego niedostosowana jest sieć uliczna. Przewozy tranzytowe utrudniają ruch wewnętrzny w mieście, stwarzają też zagrożenie bezpieczeństwa, powodują przyspieszone zużycie nawierzchni i zanieczyszczenie środowiska.

Chodzi tu w szczególności o następujące drogi:

- krajowa droga ekspresowa nr S8,
- krajowa droga ekspresowa nr S19,
- droga krajowa nr 65.

---

<sup>29</sup> Według opracowania „Infrastruktura techniczna” - materiały Podlaskiego Biura Planowania Przestrzennego (PBBP).



Wielkosc istniejacego ruchu zewnetrznego przedstawia ponizsza tablica 3.12.

**Tablica 3.12**

<b>Wielkosc istniejacego ruchu zewnetrznego</b>				
Rodzaj samochodów	Tranzyt	Docelowy	Zródłowy	Suma
Samochody osobowe	12.553	20.026	20.026	52.587
Samochody ciezarowe	2.317	3.707	3.707	9.731
Ogółem	14.852	23.733	23.733	62.318

Zródło: Studium Transportowe Miasta Białegostoku z roku 2000.

2. Ruch wewnetrzny w miescie przekracza przepustowosc sieci ulicznej. Zwiazane jest to zarówno z jej niedostatecznym rozwojem, jak tez ze znacznym wzrostem motoryzacji (zwlaszcza indywidualnej).

„Studium transportowe miasta Białegostoku” opracowane w roku 2000 przez Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Krakowie na zlecenie Zarzadu Miasta Białegostoku prognozuje, ze w okresie perspektywy do roku 2015 ogromnie wzrosnie liczba podróży w dobie<sup>30</sup>:

	2005 r.	2015 Wariant I	2015 Wariant II
Liczba podróży w godzinie	34.894	42.377	63.696
Liczba podróży w dobie	253.186	260.340	384.052

Na niektórych głównych skrzyżowaniach powstana w związku z tym natezenia ruchu przekraczajace ich przepustowosc. Problem ten dotyczyc bedzie skrzyżowan nastepujacych ulic:

- Piastowskiej z Towarowa i Branickiego,
- Dabrowskiego z Poleska w rejonie wiaduktu kolejowego,
- Al. Jana Pawla II z Hetmanska, Zwyciestwa i Al. Solidarnosci,
- Wasilkowskiej z Andersa i 27 Lipca,
- Szosy Elckiej z ul. Jana Pawla II,
- Wiejskiej i Mazowieckiej z Trasa Kopernikowska.

3. Siec ulic w miescie ma szereg braków, poniewaz do tej pory nie zrealizowano niektórych odcinków waznych do powiazania ze soba stale rozbudowujacych sie dzielnic mieszkaniowych i obszarów skupiajacych miejsca pracy.

Niektóre ulice sa tez niedostosowane do obciazen ruchem – sa zbyt waskie lub maja niewlasciwa nawierzchnie. Dotyczy to zarówno powiazan miedzydzielnicowych, jak również dróg zapewniajacych dojazdy do miasta z obszaru aglomeracji.

„Studium transportowe miasta Białegostoku” szacuje dojazdy do miasta na okolo 40.000 osób w 2005 r. i 44.000 w 2015 r.

4. W miescie brak jest wystarczajacej liczby miejsc parkingowych.

<sup>30</sup> „Infrastruktura techniczna” – materialy PBPP.

## 1.5. Sieć dróg na terenie miasta Lomza

Lomza jest głównym ośrodkiem miejskim w zachodniej części województwa podlaskiego. Liczba mieszkańców miasta wynosi 65 tysięcy.

Lomza jest ważnym węzłem drogowym. Potrzeba rozwoju i modernizacji układu komunikacyjnego miasta wynika przede wszystkim z jego bardzo silnego obciążenia ruchem oraz z rozwoju motoryzacji w mieście.

Główne problemy transportowe, jakie powstają w związku ze znacznym obciążeniem układu komunikacyjnego miasta ruchem drogowym są następujące:

1) Przez miasto przebiegają ważne i silnie obciążone ruchem drogi krajowe:

- droga nr 61

Warszawa – Legionowo – Ostrołęka – Lomza – Grajewo – Augustów, która jest bardzo silnie obciążona ruchem krajowym i międzynarodowym. Droga ta jest podłączeniem do trasy „Via Baltica”.

- droga nr 63

Granica Państwa – Gizycko – Kisielnica – Lomza – Zambrów – Sokół Podlaski – Siedlce – Radyn Podlaski – Słowatycze – granica Państwa.

Na odcinku ul. Wojska Polskiego (od skrzyżowania z ul. Gen. Sikorskiego do Placu T. Kościuszki) i dalej ul. Zjazd do północnych granic miasta przebieg drogi nr 63 pokrywa się z przebiegiem drogi nr 61.

Całodobowy pomiar ruchu przeprowadzony 20 i 21 czerwca 2002 r. wykazał, że ruch na drodze nr 61, na wylocie z Lomży (ul. Zjazd – punkt pomiarowy poza terenem zabudowy) wykazał, że obciążenie ruchem na tej drodze jest porównywalne do obciążenia ruchem drogi nr S8 na odcinku przechodzącym przez Białystok. Ilość samochodów przejeżdżających przez punkt pomiarowy w ciągu doby wyniosła 18.097, a liczba pojazdów ciężarowych i autobusów – 2.932.

Ruch tranzytowy w Lomży odbywa się przede wszystkim w dwóch kierunkach:

- z kierunku od Ostrowi Mazowieckiej (droga wojewódzka nr 677 – Al. Legionów) w kierunku Grajewa, droga nr 61 (ul. Zjazd)
- od Ostrołęki w kierunku Grajewa droga nr 61 (ul. Wojska Polskiego i Zjazd).

Ruch ten kumuluje się na ul. Zjazd.

2) Newralgicznym elementem w układzie komunikacyjnym miasta jest Aleja Legionów (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677). Na ulicy tej często dochodzi do przekroczenia dopuszczalnego poziomu swobody ruchu i powstawania zatorów oraz wypadków drogowych ze względu na bardzo silne obciążenie ruchem (przede wszystkim tranzytowym).

3) Szereg skrzyżowań w mieście nie spełnia warunków przepustowości i bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- w ciągu drogi nr 61:
  - skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Poznańska,
  - skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Gen. Sikorskiego,
- w ciągu drogi nr 63:
  - skrzyżowanie ul. Szosa Zambrowska z ul. Gen. Sikorskiego,
  - skrzyżowanie ul. Gen. Sikorskiego z Aleja Legionów,

- skrzyżowanie Al. Legionów (droga nr 677) z Al. J. Piłsudskiego,
- skrzyżowanie ul. J. Piłsudskiego z ul. Zawadzka,
- Plac Niepodległości.

Wymienione powyżej skrzyżowania powinny zostać zmodernizowane.

#### 4) Niedostateczna nosność mostu na rzece Narew w ciągu drogi nr 61.

Most ten został oddany do użytku w 1956 r., a w 2000 r. był remontowany. Obecnie most jest w trakcie obserwacji przez Instytut Dróg i Mostów. Czasowo most jest dopuszczony do ruchu dla obciążen klasy C.

Z uwagi na to, że most znajduje się w ciągu bardzo obciążonej ruchem drogi krajowej, powinien on mieć nosność klasy min. B. Biorąc pod uwagę wzrost ruchu należy przypuszczać, że most ten nie może być eksploatowany pod obciążeniem ruchem tranzytowym dłużej niż kilka lat. Dlatego pilna jest budowa obwodnicy Lomży z nową przeprawą mostową, w jak najkrótszym czasie, zanim dojdzie do ograniczenia ruchu na moście lub do zamknięcia.

## 1.6. Sieć dróg na terenie miasta Suwałki

Suwałki są głównym ośrodkiem miejskim w północnej części województwa podlaskiego. Liczba ludności miasta wynosi 68 tysięcy.

W mieście zarejestrowanych jest około 18.500 pojazdów samochodowych, w tym ciężarowych – około 3.500.

Zarząd Miasta Suwałki powierzył zarząd wszystkim drogami usytuowanymi w granicach administracyjnych miasta jednostce budżetowej Urzędu Miasta o nazwie Miejska Dyrekcja Inwestycji i Komunikacji.

Największe problemy transportowe występujące w Suwałkach to:

### A. Problemy wynikające z przebiegu przez miasto drogi krajowej S8.

- 1) Trasa „Via Baltica” przebiega przez największe osiedla mieszkaniowe Suwałk – „Północ” oraz „Śródmieście”. Na tym odcinku należy podjąć działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych, upłynnienie ruchu pojazdów i minimalizację wpływu ruchu drogowego na środowisko (hałas, spaliny).
- 2) Zły stan techniczny nawierzchni na szeregu odcinkach drogi S8:
  - bardzo zły stan nawierzchni na ul. Pułaskiego (od ul. Falka do ul. Podhorskiego)
  - konieczność wzmocnienia odcinków:
    - ulicy Podhorskiego (pomiędzy ul. Pułaskiego i ul. Utrata)
    - ulicy Utrata
  - zły stan techniczny ul. Wojska Polskiego.

### B. Problemy wynikające z przebiegu przez miasto dróg wojewódzkich nr: 655, 653 i 652.

- 1) Znaczne ubytki nawierzchni bitumicznej spowodowane nadmierną eksploatacją i ciągłym niedoinwestowaniem.
- 2) Nierówność przekroju poprzecznego na wielu odcinkach dróg.
- 3) Brak chodników i oświetlenia na wielu odcinkach dróg.
- 4) W ciągu ul. Sejnenskiej (droga nr 653) występuje kolizyjne skrzyżowanie przebiegu drogi z linią kolejową.

- 5) W najbliższej przyszłości należy wybudować bezkolizyjne skrzyżowanie poprzez budowę tunelu pod linią kolejową.

C. Problemy wynikające z przebiegu przez miasto dróg powiatowych i gminnych.

- układ uliczny miasta wymaga pewnego uporządkowania organizacyjnego, naprawy (lub wykonania) nawierzchni oraz korekty skrzyżowań i przebiegu trasy łącznie z uzupełnieniem uzbrojenia technicznego.

D. Uciążliwość zewnętrznego ruchu tranzytowego przebiegającego obecnie w znacznej części przez osiedla mieszkaniowe. Ruch tranzytowy należy przenieść na obrzeża miasta poprzez budowę obwodnicy po zachodnim i północnym obrzeżu miasta i wkomponowanie jej w planowany przebieg drogi ekspresowej „Via Baltica” oraz poprzez dokonanie budowy tzw. zachodniego ciągu komunikacyjnego miasta obejmującego ulice Bulwarowa, Sikorskiego, Grunwaldzka i Lesna.

E. Brak sieci ścieżek rowerowych. Łączna długość ścieżek rowerowych na terenie miasta wynosi obecnie ok. 3 km. Należy wybudować sześć ścieżek rowerowych traktowanych jako ciągi rekreacyjne i dojazdy do punktów usług i miejsc pracy, wyposażonych w infrastrukturę towarzyszącą jak: miejsca postojowe dla rowerzystów, sanitariaty, urządzenia sportowe, mała architektura. Potrzebna jest budowa ścieżek rowerowych w następujących relacjach:

- północ – południe miasta, wzdłuż ulic: Reja, Pułaskiego, Kosciuszki, Wojska Polskiego i Buczka, o łącznej długości około 15 km,
- wschód – zachód miasta wzdłuż ulic: 23 Pazdziernika, Bakalarzewska, Mickiewicza, Chłodna, Sejnenska – kierunek Wigierski Park Narodowy, o łącznej długości około 9,7 km,
- wzdłuż rzeki Czarna Hancza, o łącznej długości około 2,1 km,

F. Brak miejsc parkingowych.

W granicach administracyjnych miasta znajduje się około 4800 miejsc parkingowych o nawierzchni żwirowej, asfaltowej i betonowej, natomiast w samym mieście zarejestrowanych jest około 18.500 pojazdów.

## 2. Drogowe przejścia graniczne

Długość granic województwa wynosi 925 km, z czego 349 km (37,7% łącznej długości) stanowi jednocześnie granice państwowe, a w przyszłości będzie także zewnętrzną granicą Unii Europejskiej. Na północy na długości 103 km graniczy z Republiką Litewską. Jest to jedyny odcinek granicy polsko-litewskiej. Wschodnią część województwa graniczy z Republiką Białorusi (na odcinku 246 km).

Przez obszar województwa przebiegają szlaki łączące Europę Wschodnią i Zachodnią. Tędy przebiegają drogi do północnej Rosji oraz do krajów nadbałtyckich (Litwy, Łotwy, Estonii). Również projektowany I Korytarz Transportowy „Via Baltica” (Helsinki – Tallin – Ryga – Klaunas – Suwalki – Warszawa) przebiegać będzie przez te tereny.

W obrębie województwa podlaskiego zlokalizowanych jest pięć drogowych przejść granicznych, w tym dwa z Litwą i trzy z Białorusią. Są to:

### I. Na granicy państwowej z Republiką Litewską

Na granicy polsko – litewskiej znajdują się dwa przejścia drogowe obsługujące ruch osobowy i towarowy. Brak jest natomiast małych przejść obsługujących uproszczony ruch graniczny, które sprzyjałyby rozwojowi kontaktów międzyregionalnych. Do przejść drogowych należą:

1. **Budzisko – Kalwarija** – obsługuje zarówno ruch osobowy jak i towarowy. Jest to największy i najnowocześniejszy terminal na wschodniej granicy zlokalizowany na trasie I Korytarza Transeuropejskiego „Via Baltica”. Przejście pracuje przez całą dobę. Na przejściu odprawiane są wszystkie towary z wyłączeniem olejów pozycja 2710, skór i wyrobów skórzanych oraz tekstyliów i wyrobów tekstylnych.
2. **Ogrodniki – Łazdijai** – obsługuje międzynarodowy ruch osobowy i towarowy (tylko dla pojazdów o ciężarze całkowitym do 3,5 tony z wyłączeniem ładunków niebezpiecznych i towarów wymagających kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej). Podobnie jak przejście w Budzisku czynne jest całą dobę i obejmuje ten sam zakres działalności.

## II. Na granicy państwowej z Republiką Białorusi

1. **Kuznica Białostocka – Bruzgi** – drogowe przejście graniczne dla ruchu towarowego i osobowego. Przejście otwarte jest całą dobę. Na przejściu odprawiane są wszystkie towary z wyłączeniem olejów pozycja 2710, skór i wyrobów skórzanych oraz tekstyliów i wyrobów tekstylnych.
2. **Bobrowniki - Bierestowica** – drogowe przejście graniczne dla ruchu towarowego i osobowego. Dla ruchu osobowego (samochody osobowe i autobusy) zostało otwarte 01.08.2000 r. Przejście otwarte jest całą dobę. Na przejściu odprawiane są wszystkie towary z wyłączeniem olejów pozycja 2710, skór i wyrobów skórzanych oraz tekstyliów i wyrobów tekstylnych. Obecnie przejście jest zamknięte z powodu modernizacji.
3. **Polowce - Piszczatka** - drogowe przejście graniczne dla ruchu osobowego (z wyjątkiem autobusów) dla obywateli Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Białorusi, uproszczony ruch graniczny. Przejście pracuje całą dobę.

## 3. Wpływ ruchu transgranicznego na sieć drogową

Wielkość ruchu granicznego na drogowych przejściach granicznych z Litwą w Budzisku i Ogrodnikach oraz z Białorusią w Kuznicy Białostockiej, Bobrownikach i Polowcach przedstawiono w tablicach 3.13. – 3.17.

Na wszystkich przejściach granicznych w województwie podlaskim odprawiono w 2002 r. 2.266.599 pojazdów samochodowych (w tym 588.365 ciężarowych), natomiast w 2001 r. odprawiono 2.545.975 pojazdów samochodowych (w tym 682.540 ciężarowych).

Na przejściu granicznym w Budzisku odprawiono w 2000 i 2001 r. odpowiednio aż 80% i 77% ogółu odprawionych na przejściach województwa podlaskiego pojazdów ciężarowych. Powyższe wielkości procentowe odpowiadają wygenerowanemu w ten sposób SDR pojazdów ciężarowych na północnym odcinku „Via Baltica” na poziomie 1296 i 1442 poj./dobę. Dane te wskazują na rolę „Via Baltica” dla międzynarodowego ruchu towarowego i obrazują skalę zniszczeń infrastruktury drogowej oraz unaoczniają potrzebę jej modernizacji.

Tablica 3.13

Ruch graniczny na przejściu w Budzisku w latach 1997 - 2001

Osoby - przekroczenia granicy						Autobusy - pojazdy					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy		Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy			wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>1 997 699</b>	69 722	58 493	1 010 133	859 351	1997	<b>13 790</b>	678	572	6 522	6 018
1998	<b>2 226 864</b>	66 456	53 564	1 140 805	966 039	1998	<b>15 050</b>	549	454	7 435	6 612
1999	<b>1 906 045</b>	52 206	46 635	988 737	818 467	1999	<b>14 233</b>	310	348	7 471	6 104
2000	<b>1 699 401</b>	50 995	45 584	820 275	782 547	2000	<b>11 678</b>	279	333	5 562	5 504
2001	<b>1 810 946</b>	65 312	66 812	843 809	835 013	2001	<b>12 168</b>	416	478	5 482	5 792

Samochody osobowe - pojazdy						Samochody ciężarowe - pojazdy					
Rok	Razem	polskie		obce		Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy			wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>412 267</b>	17 895	16 280	204 886	173 206	1997	<b>392 300</b>	13 156	10 239	183 687	184 858
1998	<b>389 829</b>	16 013	12 600	194 055	167 161	1998	<b>456 450</b>	12 541	8 669	213 737	221 503
1999	<b>293 965</b>	11 203	10 624	151 862	120 276	1999	<b>426 115</b>	12 257	8 318	196 242	209 298
2000	<b>246 769</b>	9 571	8 799	120 388	108 011	2000	<b>473 074</b>	13 330	8 931	210 982	239 831
2001	<b>261 195</b>	12 200	11 649	122 683	114 663	2001	<b>526 176</b>	15 446	13 500	233 674	263 556

Zródło: Komenda Główna Strazy Granicznej

Tablica 3.14

Ruch graniczny na przejściu w Ogrodnikach w latach 1997 - 2001

Osoby - przekroczenia granicy						Autobusy - pojazdy					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy		Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy			wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>1 500 841</b>	125 964	122 294	633 379	619 204	1997	<b>27 661</b>	3 413	3 292	11 941	9 015
1998	<b>1 383 276</b>	105 664	93 833	588 002	595 777	1998	<b>22 697</b>	2 241	1 984	9 895	8 577
1999	<b>1 152 472</b>	92 076	87 159	487 755	484 482	1999	<b>18 554</b>	1 824	1 813	7 558	7 359
2000	<b>1 305 272</b>	105 347	103 496	562 549	533 880	2000	<b>18 937</b>	1 942	1 959	8 031	7 005
2001	<b>1 294 247</b>	141 286	133 767	517 367	501 827	2001	<b>17 999</b>	2 538	2 526	6 897	6 038

Samochody osobowe - pojazdy						Samochody ciężarowe - pojazdy <sup>1</sup>					
Rok	Razem	polskie		obce		Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy			wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>475 768</b>	39 092	40 365	185 772	210 539	1997	<b>7</b>	0	0	2	5
1998	<b>391 941</b>	28 234	27 109	155 686	180 912	1998	<b>14</b>	3	6	3	2
1999	<b>279 405</b>	19 641	19 433	114 166	126 165	1999	<b>12</b>	12	0	0	0
2000	<b>277 305</b>	19 172	18 669	117 899	121 565	2000	<b>1</b>	0	1	0	0
2001	<b>274 849</b>	25 404	23 372	109 017	117 056	2001	<b>44</b>	44	0	0	0

<sup>1</sup> pojazdy ciężarowe o ciężarze całkowitym do 3,5 tony

Tablica 3.15

Ruch graniczny na przejściu w Kuznicy Białostockiej w latach 1997 - 2001

Osoby - przekroczenia granicy						Autobusy - pojazdy					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy		Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy			wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>1 795 783</b>	82 290	65 945	807 182	840 366	1997	<b>24 232</b>	4 075	3 717	8 525	8 007
1998	<b>1 578 205</b>	48 824	41 851	736 136	751 394	1998	<b>18 234</b>	2 507	2 549	7 575	5 603
1999	<b>2 389 021</b>	30 829	29 128	1 202 440	1 126 624	1999	<b>16 038</b>	1 654	1 642	7 147	5 595
2000	<b>2 008 867</b>	29 490	24 389	954 959	1 000 029	2000	<b>9 356</b>	1 288	1 267	3 804	2 997
2001	<b>1 806 034</b>	42 184	33 630	785 598	944 622	2001	<b>8 837</b>	866	759	3 618	3 594

Samochody osobowe - pojazdy						Samochody ciężarowe - pojazdy					
Rok	Razem	polskie		obce		Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy			wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>503 884</b>	27 796	23 991	215 112	236 985	1997	<b>121 535</b>	29 238	19 097	33 004	40 196
1998	<b>437 153</b>	18 623	16 457	189 818	212 255	1998	<b>82 056</b>	13 464	9 929	29 199	29 464
1999	<b>588 588</b>	13 891	13 724	284 051	276 922	1999	<b>54 450</b>	3 918	3 512	25 915	21 105
2000	<b>492 326</b>	8 287	7 232	237 582	239 225	2000	<b>39 243</b>	2 905	2 796	18 960	14 582
2001	<b>531 443</b>	11 034	9 454	241 011	269 944	2001	<b>55 680</b>	5 235	3 932	24 919	21 105

Zródło: Komenda Główna Straży Granicznej



Tablica 3.16

Ruch graniczny na przejściu w Bobrownikach w latach 1997 - 2001

Osoby - przekroczenia granicy						Autobusy - pojazdy <sup>2</sup>					
Rok	Razem	Obywatele RP		Cudzoziemcy		Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy			wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>183 137</b>	58 927	55 376	30 170	38 664	1997	<b>0</b>	0	0	0	0
1998	<b>150 508</b>	44 361	39 729	27 802	21 350	1998	<b>0</b>	0	0	0	0
1999	<b>83 908</b>	13 460	17 864	31 234	38 616	1999	<b>0</b>	0	0	0	0
2000	<b>810 142</b>	26 990	31 733	389 685	361 734	2000	<b>3 930</b>	478	450	1 622	1 380
2001	<b>1 219 299</b>	49 386	62 001	565 197	542 715	2001	<b>1 791</b>	124	126	1 019	522

Samochody osobowe - pojazdy <sup>1</sup>						Samochody ciężarowe - pojazdy					
Rok	Razem	polskie		obce		Rok	Razem	polskie		obce	
		wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy			wyjazdy	przyjazdy	przyjazdy	wyjazdy
1997	<b>0</b>	0	0	0	0	1997	<b>154 575</b>	50 355	46 743	25 689	31 788
1998	<b>0</b>	0	0	0	0	1998	<b>128 496</b>	38 366	34 036	23 449	32 645
1999	<b>0</b>	0	0	0	0	1999	<b>71 281</b>	11 571	14 649	26 565	18 496
2000	<b>242 805</b>	3 218	3 059	119 710	116 818	2000	<b>76 047</b>	16 568	20 420	22 494	16 547
2001	<b>410 574</b>	8 783	8 298	202 392	191 101	2001	<b>100 640</b>	25 389	34 836	24 241	16 204

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

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

Zródło: Komenda Główna Straży Granicznej

**Tablica 3.17**

**Ruch graniczny na przejściu w Polowcach  
w latach 1997 - 2001**

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

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

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

Zródło: Komenda Główna Strazy Granicznej

#### **4. Prognoza nateżenia ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych i wojewódzkich regionu do 2015 r.**

Jednym z najistotniejszych czynników determinujących program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w województwie podlaskim jest prognoza nateżenia ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych i wojewódzkich regionu do 2015 r. Prognoza ta określa skalę potrzeb w zakresie niezbędnego dostosowania infrastruktury transportu drogowego do gwałtownie i systematycznie zwiększającego się ruchu drogowego, w tym ruchu pojazdów ciężkich.

Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych została wykonana przez „Transprojekt - Warszawa” Sp. z o.o., natomiast prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich została oszacowana przez OBET P.P. wg metodologii „Transprojektu - Warszawa”.<sup>31</sup>

Obie prognozy zostały wykonane na podstawie danych z Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2000 r.

Prognoza SDR na drogach krajowych województwa podlaskiego w 2005, 2010 i 2015 r. została przedstawiona w tablicach 1 ÷ 3 Załącznika, natomiast prognoza SDR na drogach wojewódzkich w 2005, 2010 i 2015 r. została zawarta w tablicach 5 ÷ 6 Załącznika.

Według prognozy nateżenia ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych SDR w 2005 roku zwiększy się w stosunku do poziomu z 2000 r. przeciętnie o 20%, a w 2010 roku zwiększy się o 60 – 75%.

Największe nateżenie ruchu wystąpi na następujących odcinkach dróg:

- 1) na drodze nr S8 na odcinkach: przejsc przez Białystok (SDR 2000 – 25.543 poj./dobe) – 30.778 w 2005 r. i 44.884 w 2015 r., Augustów (SDR 2000 – 13.051) – 16.098 i 24.224 oraz na odcinku Choroszcz – Białystok (SDR 2000 – 12.322) – 14.786 i 21.564);
- 2) na drodze nr S19 na odcinkach: przejsc przez Białystok (SDR 2000 – 26.459) – 31.751 i 46.303 i Bielsk Podlaski (SDR 2000 – 11.206) – 13.447 i 19.611;
- 3) Na drodze nr 61 na odcinku Lomza – Kisielnica (SDR 2000 – 7.835) – 9.402 i 13.711.

Zgodnie z prognoza nateżenia ruchu na drogach wojewódzkich wielkosc SDR w stosunku do poziomu z 2000 r. zwiększy się:

- w roku 2005 – o ok. 18,8%
- w roku 2010 – o ok. 43,8%
- w roku 2015 – o ok. 68,3%.

Oznacza to, że na najbardziej obciążonych ruchem drogach wojewódzkich SDR osiągnie wielkosc:

- 1) na drodze nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie na odcinku Białystok – Tolcze przy SDR w 2000 r. – 9.778 poj./dobe
  - w roku 2005 – 11.613 poj./dobe
  - w roku 2015 – 16.460 poj./dobe
- 2) na drodze nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – gr. panstwa na przejściu przez Hajnówkę przy SDR w 2000 r. – 8.354 poj./dobe

<sup>31</sup> Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2000, „Transprojekt – Warszawa” Sp. z o.o., Warszawa 2002.

- w roku 2005 – 9.921 poj./dobe
- w roku 2015 – 14.061 poj./dobe

3) na drodze nr 677 Lomza /droga 63/ – Sniadowo – Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokółów Podlaski na odcinku Lomza – Sniadowo przy SDR w 2000 r. – 5.993 poj./dobe

- w roku 2005 – 7.119 poj./dobe
- w roku 2015 – 10.090. poj./dobe

## 5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwie

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie podlaskim w latach 2000-2001 przedstawiał się następująco:

Lp.	Wyszczególnienie	2000		2001	
		Polska	Województwo podlaskie	Polska	Województwo podlaskie
1	Wypadki	57.331	1.538	53.267	1.405
		100%	2,68%	100%	2,64%
2	Zabici	6.294	201	b.d. -	b.d. -
		100%	3,19%	-	-
	w tym: • na miejscu	5.021 100%	156 3,11%	4.337 100%	123 2,84%
3	Ranni	71.638	1.910	68.316	1.784
		100%	2,67%	100%	2,61%

Zródło: Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w roku 2001. Ministerstwo Infrastruktury.

W 2000 r. wskaźniki wypadkowosci w województwie podlaskim kształtowały się następująco:

- wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 tys./ludności wynosił 16,5 i pozostawał na prawie identycznym poziomie, co wskaźnik ogólnopolski – 16,3,
- wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 tys. zarejestrowanych pojazdów samochodowych wynosił 60,9 i bardzo wyraźnie przewyższał średnią ogólnopolską – 49,0.

Zmniejszenie liczby wypadków i ich ofiar w 2001 r. w porównaniu z rokiem poprzednim nastąpiło m.in. wskutek pozytywnych skutków wdrażania „Zintegrowanego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit”. Program został opracowany w 1996 r., a jego ostatnia wersja „Gambit 2000” została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 8 maja 2001 r.

Program zawiera: ocenę brd w Polsce na tle krajów Unii Europejskiej, diagnozę, propozycje rozwiązań systemowych oraz cele jakościowe i ilościowe.

Celem Programu jest uzyskanie spadkowej tendencji liczby ofiar o około 3% rocznie. Oznacza to zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych ruchu drogowego w Polsce do 5.500 w 2003 r. i do 4.000 w 2010 r.

Począwszy od 1996 r. podjęto, w ramach Programu, liczne działania, a przede wszystkim znowelizowano i opracowano szereg aktów prawnych, w tym ustawę prawo o ruchu drogowym. Działania podjęte na szczeblu ogólnopolskim miały na celu głównie ograniczenie zagrożenia dla brd ze strony młodych kierowców, ograniczanie nadmiernej prędkości jazdy i zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom dróg.

Od 2000 r. w Suwałkach wdrażany jest regionalny program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Został on przygotowany przez Miejską Dyрекcję Inwestycji i Komunikacji w Suwałkach w oparciu o program GAMBIT. Jego realizacja przyniosła znaczne efekty – w 2000 r. odnotowano 1011 kolizji i 66 wypadków drogowych, w których 3 osoby zginęły i 99 zostało rannych, natomiast w 2001 r. zarejestrowano 905 kolizji i 35 wypadków drogowych, w których 2 osoby poniosły śmierć, a 39 osób zostało rannych.

Zmniejszenie zdarzeń drogowych oraz obniżenie skutków zdarzeń drogowych, tj. zabitych i rannych spowodowane jest m.in. wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 50 km/h na głównym ciągu komunikacyjnym miasta – drodze nr S8, na której znajdują się najbardziej kolizyjne miejsca w mieście Suwałki.

Głównymi założeniami programu GAMBIT SUWAŁSKI są<sup>32</sup>:

- **zmniejszenie potencjalnych konfliktów pomiędzy użytkownikami dróg** – wykonanie studiów transportowych, uwzględniających problematykę brd; wykonanie analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z koncepcjami usprawnień ruchu na głównych ciągach komunikacyjnych;
- **uspokojenie ruchu drogowego** – wykonanie szczegółowego projektu podziału miasta na strefy ruchu wraz ze szczegółową analizą ruchu w strefach; wykonanie projektów koordynacji sygnalizacji świetlnej, jako elementu uspokojenia ruchu; wykonanie zmiany organizacji ruchu na odcinku drogi krajowej nr S8; wdrożenie modelowych rozwiązań przekroju poprzecznego; wdrożenie modelowych rozwiązań obszarowego uspokojenia ruchu; wykonanie układu dróg rowerowych; budowa rond na wlotach do miasta; zorganizowanie bezpiecznej drogi do szkoły i uporządkowanie otoczenia szkół.

W ramach programu GAMBIT wykonana została w Suwałkach koordynacja sygnalizacji świetlnej na drodze krajowej nr S8, wybudowano trzy skrzyżowania typu małe rondo. Na głównych ciągach komunikacyjnych miasta wykonano azyle dla pieszych przy szkołach, uporządkowano przekroje poprzeczne za pomocą oznakowania poziomego (wylaczenie powierzchni z ruchu, oznakowanie przystanków autobusowych).

Fakt opracowania programu GAMBIT SUWAŁSKI i jego realizacji należy ocenić bardzo pozytywnie przede wszystkim ze względu na znaczące efekty realizacji tego programu – wyraźne zmniejszenie się liczby wypadków drogowych i kolizji oraz liczby ofiar wypadków.

Podobne programy regionalne poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny zostać opracowane i wdrożone w innych dużych miastach i regionach województwa podlaskiego w miarę możliwości finansowych.

Na szczeblu administracji wojewódzkiej i samorządowej największe znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ma rozwiązanie problemu przejść przez małe miejscowości (budowa obwodnic i urządzeń spowalniających ruch i separacja ruchu samochodowego i pieszego) oraz ograniczenie dostępności do dróg wyższych klas (zwłaszcza dotyczy to drogi E – 67 „Via Baltica” – w ramach dostosowania jej do parametrów drogi ekspresowej). W ramach tego ostatniego zadania należy ograniczyć ilość włączeń i wylączeń z drogi ekspresowej oraz rozbudować sieć dróg lokalnych w zakresie niezbędnym do obsługi przyległych terenów po ograniczeniu dostępu do drogi ekspresowej oraz odseparowaniu ruchu tranzytowego od lokalnego.

## **6. Ocena stanu infrastruktury transportu drogowego dla potrzeb sformułowania ram polityki transportowej województwa**

Ocenia się, że układ sieci dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze województwa podlaskiego jest korzystny. Spośród ogólnej liczby 14 głównych miast będących siedzibami powiatów siedem jest węzłami dróg krajowych, sześć dalszych ma bezpośredni dostęp do

---

<sup>32</sup> Informacja Miejskiej Dyrekcji Inwestycji i Komunikacji w Suwałkach.

drogi krajowej, a jedynie Hajnówka nie ma bezpośredniego dostępu do sieci dróg krajowych. Miasto to jest jednak węzłem dróg wojewódzkich.

Mozna uznać, że sam układ sieci drogowej między głównymi jednostkami osadniczymi województwa jest wystarczający.

Znacznie mniej korzystna jest sytuacja w zakresie dróg lokalnych: powiatowych oraz gminnych. Wskaźnik gęstości dróg ogółem w województwie podlaskim wynosi 90,6 km/100 km<sup>2</sup>, co stanowi 78,9% średniej ogólnopolskiej (114,8 km/100 km<sup>2</sup>). W sytuacji, gdy w województwie podlaskim wskaźnik gęstości zaludnienia jest najniższy w Polsce i wynosi 60,5 osób/km<sup>2</sup>, co stanowi zaledwie 48,8% średniej ogólnopolskiej (124 osoby/km<sup>2</sup>), oraz wobec faktu, że znaczna część województwa zajmują obszary prawie niezamieszkałe (bagna biebrzańskie, obszary puszczańskie i lesne), wskaźnik gęstości dróg ogółem można uznać za wystarczający. Jednak wskaźnik gęstości dróg o nawierzchni twardej wynosi 48,0 km/100 km<sup>2</sup>, co stanowi zaledwie 60,1% średniej ogólnopolskiej. Niedorozwój sieci dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej stanowi poważną barierę rozwoju rolnictwa, drobnego przemysłu (zwłaszcza rolno-spożywczego), turystyki i agroturystyki i usług oraz obniża standard życia ludności.

Najpoważniejszą barierą dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionu w zakresie infrastruktury drogowej jest stan techniczny sieci drogowej. Stan ten charakteryzuje się niedostatecznymi na szeregu drogach i odcinkach dróg parametrami technicznymi oraz złym stanem technicznym dróg (zwłaszcza złym stanem nawierzchni).

Dość wspomnieć, że tak istotny parametr techniczny jak szerokość jezdni odbiega od minimalnych wielkości normatywnych w przypadku 15% łącznej długości dróg krajowych i aż ponad 36% długości dróg wojewódzkich.

Również nosność nawierzchni szeregu dróg krajowych i wojewódzkich na terenie województwa nie spełnia wymogów normatywnych. Szczególnie negatywne następstwa ma niedostosowanie głównych dróg tranzytowych wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym (w tym przede wszystkim drogi nr S 8) do obciążeń 115 KN/os. W efekcie rosnący ruch ciężkich pojazdów ciężarowych niszczy te drogi w coraz szybszym tempie.

Poważnym problemem jest także zły stan techniczny nawierzchni z punktu widzenia nosności konstrukcji nawierzchni – aż 60% sieci dróg krajowych w województwie nie spełnia wymaganego kryterium progowej wartości ugięcia i kwalifikuje się do kategorii stanu krytycznego.

Brak jest wreszcie węzłów oraz skrzyżowań skanalizowanych na przecięciach dróg krajowych i wojewódzkich, jak również obwodnic miast i większych miejscowości.

Niedostateczne parametry techniczne dróg ograniczają przepustowość układu drogowego, co w powiązaniu z rosnącym natężeniem ruchu powoduje powstawanie „wąskich gardeł” w sieci drogowej i może coraz bardziej zakłócać płynność ruchu. To z kolei w powiązaniu ze złym stanem technicznym dróg bardzo negatywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przebieg tras tranzytowych w ruchu międzynarodowym przez województwo podlaskie jest jednak nie tylko dużym obciążeniem dla regionu, ale jednocześnie i szansą rozwoju.

Infrastruktura drogowa województwa podlaskiego musi zabezpieczyć sprawne funkcjonowanie pasażerskiego i towarowego transportu samochodowego oraz umożliwić bezproblemowe funkcjonowanie motoryzacji indywidualnej.

W związku z wyżej opisanymi niedostatkami sieci drogowej Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w województwie podlaskim powinien zawierać szeroki program modernizacji sieci dróg krajowych i wojewódzkich, w ramach którego należy przede wszystkim uwzględnić dostosowanie parametrów technicznych dróg do wymogów normatywnych oraz zwiększenie płynności i bezpieczeństwa ruchu poprzez m.in. budowę obwodnic i skrzyżowań skanalizowanych oraz dostosowanie stanu nawierzchni dróg do właściwego poziomu.

Szczególnie ważne znaczenie dla regionu powinna mieć w przyszłości projektowana wzdłuż jednego z czterech priorytetowych paneuropejskich korytarzy transportowych (korytarz I: Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Białystok – Warszawa) trasa drogowa Via Baltica, której polski odcinek ma posiadać parametry drogi ekspresowej.

Ponadto należy rozbudować sieć dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej w celu umożliwienia rozwoju społeczności lokalnych. Docelowo wszystkie siedziby gmin powinny być ze sobą połączone siecią dróg o nawierzchni twardej.

Jednym z najważniejszych priorytetów rozwojowych województwa podlaskiego powinno stać się zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu celem uzyskania jego spójności strukturalnej z resztą kraju, ocenianej z punktu widzenia społecznego, gospodarczego i ekologicznego. Oznacza to m.in. konieczność rozbudowy oraz modernizacji sieci dróg w celu dostosowania ich do europejskich standardów jakościowych. Należy przystosować sieć drogową do parametrów technicznych obowiązujących w Unii Europejskiej, czyli przede wszystkim dostosować – zgodnie z Dyrektywą 96/53/WE – główną sieć dróg do nacisku 115 kN/os. Tymczasem w województwie podlaskim, jak i w całym kraju, obowiązują normy dopuszczające obciążenie na drogach do 100 kN/os, a powszechnie – 80 kN/os.

Dostosowanie głównej sieci dróg do nacisku 115 kN/os jest obecnie szczególnie pilne w świetle ustaleń przyjętych przez rząd RP i UE w trakcie negocjacji akcesyjnych. Zgodnie z nimi ruch ciężkich pojazdów ciężarowych o masie 44 t będzie dopuszczony na wybranych głównych drogach Polski już od momentu przystąpienia Polski do UE. W województwie podlaskim będzie to dotyczyć drogi nr S8 „Via Baltica”. Dlatego też modernizacja tej trasy (a w jej ramach przystosowanie do nacisku 115 kN/os) powinno stać się szczególnie pilnym priorytetem.

Przy planowaniu i realizacji budowy i modernizacji sieci drogowej szczególnie w województwie podlaskim należy brać pod uwagę konieczność ochrony środowiska w celu zachowania unikalnych w skali kraju i Europy walorów przyrodniczych i krajobrazowych regionu. Postulat ten jest szczególnie ważny ze względu na fakt, że szereg odcinków dróg krajowych i wojewódzkich znajduje się w granicach parków narodowych lub krajobrazowych. Sytuacja ta stwarza konflikty ekologiczne.



## Rozdział IV

### Analiza SWOT

Najważniejsze mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia dotyczące sieci infrastruktury drogowej województwa podlaskiego przedstawiają się następująco:

#### A. Mocne strony:

1. Dobry układ sieci drogowej zapewniający wystarczającą dostępność do wszystkich najważniejszych ośrodków sieci osadniczej.
2. Polityka władz województwa i samorządów sprzyjająca rozwojowi regionu, a w szczególności rozwijanie przemysłu spożywczego, drzewnego i budownictwa, wykorzystującego lokalne zasoby surowcowe i nie stwarzającego zagrożenia dla środowiska naturalnego.
3. Znaczna liczba podmiotów gospodarczych wymuszających właściwe funkcjonowanie i utrzymanie sieci drogowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą (stacje benzynowe, parkingi, stacje obsługi itp.).
4. Liczne obiekty i obszary o walorach turystycznych, przyrodniczych i historycznych, pobudzające przewozy turystyczne, indywidualne i zbiorowe.
5. Rozwój bazy turystycznej w celu wykorzystania walorów regionu.
6. Nadgraniczne położenie wpływające pobudzająco na ruch turystyczny i turystyczno-handlowy w strefie przygranicznej i w większych ośrodkach miejskich.
7. Funkcjonowanie pięciu przejść granicznych i perspektywa budowy nowych.
8. Znaczny udział rolnictwa i gospodarki leśnej oraz przemysłu spożywczego (w tym młczarstwa) i przemysłu przetwórstwa drzewnego wymuszający znaczne przewozy związane z dostawami surowców.
9. Dobra baza surowcowa niezbędna do rozwoju budownictwa i przemysłu materiałów budowlanych.

#### B. Słabe strony:

1. Zły stan techniczny infrastruktury drogowej.
2. Brak środków finansowych na rozwój nowych firm, gospodarstw agroturystycznych i bazy noclegowej.
3. Niedostateczne i niedostosowane do współczesnych wymagań parametry techniczne istniejącej sieci dróg (szerokość jezdni oraz równość i nośność nawierzchni).
4. Brak wystarczającej infrastruktury towarzyszącej szlakom drogowym (stacje benzynowe, warsztaty samochodowe, gastronomia, parkingi itp.).
5. Znaczny udział dróg o nawierzchni nieulepszanej utrudniający dostęp do małych miejscowości i osad.
6. Brak obwodnic wielu miast i znaczących ośrodków osadnictwa.
7. Brak wystarczającej ilości terenów uzbrojonych przeznaczonych na działalność gospodarczą.

8. Niewystarczająca baza noclegowa i gastronomiczna utrudniająca rozwój działalności turystycznej.
9. Przewidywany spadek liczby ludności w regionie przy pogarszającej się wiekowej strukturze demograficznej.
10. Niski poziom dochodów ludności i znaczny stopień bezrobocia w województwie.
11. Niski poziom kwalifikacji w rolnictwie.
12. Znaczna liczba miejscowości wyludniających się lub tracących swoje znaczenie gospodarcze na skutek starzenia się ludności i jej emigracji.
13. Konflikty ekologiczne z powodu pozostawienia w granicach parków narodowych i krajobrazowych odcinków dróg. Trudności z rozbudową dróg spowodowane sprzecznościami związanymi z ochroną środowiska.

### **C. Szanse:**

1. Tranzytowe położenie na ważnych szlakach transportowych.
2. Otwarcie gospodarki województwa na współpracę międzynarodową.
3. Lokalizacja na terenie województwa szlaku „Via Baltica” i jego rozbudowa w celu doprowadzenia istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej.
4. Rozbudowa i modernizacja istniejącej sieci dróg ze środków budżetu państwa, budżetów samorządowych oraz ze środków pomocowych UE, a w szczególności:
  - a. realizacja programu „TINA”,
  - b. budowa obwodnic,
  - c. przebudowa układu drogowego w otoczeniu Białegostoku.
5. Lokalizacja na terenie województwa ważnego ciągu transportowego (droga nr 19) z południa kraju na Białorus oraz rozbudowa tego szlaku tranzytowego do parametrów drogi ekspresowej.

### **D. Zagrożenia:**

1. Utrudnienia w ruchu granicznym związane z przystąpieniem Polski do UE (wizy).
2. Zagrożenia ekologiczne stwarzane przez rozwój i rozbudowę tranzytowych szlaków transportowych.

## **Rozdział V**

### **Uwarunkowania oraz cele i zadania długo- i średnioterminowej polityki transportowej w zakresie infrastruktury transportu drogowego**

#### **1. Uwarunkowania (synteza)**

Cele i zadania polityki transportowej są determinowane przez szereg czynników natury społecznej, politycznej, gospodarczej i regionalnej. Najistotniejsze znaczenie dla rozwoju infrastruktury transportu drogowego w województwie podlaskim mają następujące czynniki:

- 1) sytuacja gospodarcza Polski i regionu,
- 2) profil gospodarki województwa określony przede wszystkim przez rolniczy charakter regionu,
- 3) zasady polityki Państwa w zakresie przestrzennego zagospodarowania kraju oraz władz samorządowych w zakresie przestrzennego zagospodarowania województwa podlaskiego,
- 4) zasady polityki społeczno-gospodarczej województwa określone w „Strategii rozwoju województwa podlaskiego do roku 2010”,
- 5) priorytety w zakresie współpracy międzynarodowej oraz proces integracji z Unią Europejską,
- 6) sytuacja demograficzna w województwie,
- 7) unikalne w skali kraju walory przyrodniczo-krajoznawcze województwa i wynikające stąd szczególne potrzeby ochrony środowiska na jego obszarze,
- 8) rozwój turystyki krajowej i międzynarodowej w regionie,
- 9) zły stan infrastruktury transportu drogowego w województwie,
- 10) systematyczny rozwój motoryzacji indywidualnej,
- 11) prognozowany znaczny wzrost natężenia ruchu pojazdów samochodowych na drogach krajowych i wojewódzkich regionu,
- 12) duży udział pojazdów ciężkich w strukturze rodzajowej ruchu.

#### **2. Cel generalny, cele podstawowe i główne zadania**

Transport pełni rolę usługową wobec społeczeństwa i gospodarki narodowej.

Infrastruktura transportu drogowego musi umożliwić powszechną i na odpowiednim poziomie jakościowym dostępność podmiotów gospodarczych i ludności w danym regionie do systemu transportu pasażerskiego i towarowego. Infrastruktura drogowa powinna również umożliwić bezproblemowe funkcjonowanie motoryzacji indywidualnej.

Dlatego też cel generalny polityki transportowej województwa w zakresie infrastruktury transportu drogowego sformulowano jako:

##### **Cel generalny**

Rozwój systemu infrastruktury transportu drogowego w województwie podlaskim w celu podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa, zapewnienia rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, szerokiego włączenia go w system współpracy międzynarodowej (w tym przygranicznej) oraz zabezpieczenia potrzeb komunikacyjnych ludności.

##### **Cele podstawowe:**

1. Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i aktywności gospodarczej województwa poprzez usprawnienie dostępu podmiotów gospodarczych do systemu infrastruktury drogowej.

Główne zadania:

- 1.1. Rozbudowa i modernizacja istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz poprawa jakości obsługi transportowej regionu.
  - 1.2. Rozbudowa dróg lokalnych (powiatowych i gminnych) w celu zwiększenia możliwości rozwoju rolnictwa, przemysłu rolno-spożywczego, leśnictwa i drobnego przemysłu materiałów budowlanych.
  - 1.3. Budowa drogi dojazdowej do planowanego w okolicach wsi Topolany lotniska regionalnego dla Białegostoku.
2. Szersze włączenie regionu we współpracę międzynarodową (w tym przygraniczną) poprzez rozbudowę i modernizację głównych ciągów tranzytowych.

Główne zadania:

- 2.1. Modernizacja dróg tranzytowych a w szczególności trasy Via Baltica i drogi Nr S19 oraz drogi nr 61.
  - 2.2. Rozbudowa systemu przejść granicznych oraz dróg dojazdowych do tych przejść w celu usprawnienia dostępności regionu dla międzynarodowego, a w tym przygranicznego, ruchu turystycznego.
  - 2.3. Rozbudowa infrastruktury przydrożnej umożliwiającej lepszą obsługę ruchu tranzytowego i tworzącej nowe miejsca pracy.
3. Stworzenie warunków do rozwoju turystyki (w tym agroturystyki) poprzez budowę i modernizację dróg regionalnych i lokalnych w rejonach atrakcyjnych turystycznie i krajoznawczo.

Główne zadania:

- 3.1. Rozbudowa systemu dróg, infrastruktury przydrożnej i turystycznej ułatwiającej dostęp turystów do unikalnych obszarów przyrodniczych, historycznych i kulturowych.
  - 3.2. Poprawa stanu dróg regionalnych i lokalnych w celu ułatwienia rozwoju agroturystyki.
  - 3.3. Rozbudowa przydrożnej infrastruktury turystycznej poprawiającej jakość oferty turystycznej oraz dającej zatrudnienie przy obsłudze ruchu turystycznego.
4. Stworzenie warunków do poprawy obsługi komunikacyjnej ludności.

Główne zadania:

- 4.1. Rozbudowa dróg w celu zwiększenia dostępności komunikacyjnej głównych obszarów i centrów rozwojowych województwa.
  - 4.2. Modernizacja i rozbudowa dróg lokalnych włączających szerzej wiele obszarów i miejscowości w bieg życia gospodarczego, oświatowego i kulturalnego, co w efekcie przyczyni się do zapobieżenia ich degradacji oraz poprawić powinno obsługę komunikacyjną zamieszkującej je ludności.
  - 4.3. Poprawa powiązań komunikacyjnych małych ośrodków osadniczych z miastami powiatowymi i Białymstokiem co ułatwi znacznej części ludności dostęp do usług i funkcji pełnionych przez te ośrodki.
5. Zachowanie warunków przyrodniczych, historycznych i kulturalnych specyficznych w skali całego kraju.

Główne zadania:

- 5.1. Rozbudowa sieci drogowej w sposób pozwalający rozwijać system drogowy bez naruszania unikalnych wartości przyrodniczych.

5.2. Rozbudowa parkingów, infrastruktury przydrożnej oraz organizacja transportu zbiorowego w sposób ograniczający zagrożenia, jakie stwarza masowa motoryzacja indywidualna dla wybranych obszarów chronionych.

## Rozdział VI

### Strategia rozwoju infrastruktury transportu drogowego w województwie podlaskim, wraz z harmonogramem realizacji zadań rozwojowych

Strategia rozwoju infrastruktury transportu drogowego w województwie podlaskim do 2015 r., została podzielona na 2 części:

- 1) Strategii średnioterminowa obejmująca lata 2002-2005,
- 2) Strategii długoterminowa do roku 2015.

#### 1. Strategia średnioterminowa (na lata 2002 – 2005)

Realizacja strategii średnioterminowej w latach 2002-2005 będzie odbywać się poprzez następujące działania inwestycyjno-rozwojowe:

##### 1. Budowa i modernizacja dróg krajowych:

##### 1.1. Modernizacja drogi nr S8 (kierunek Warszawa) – Zambrów – Białystok – Suwałki – Budzisko

##### a) rehabilitacja nawierzchni z udziałem środków EBI na odcinkach:

Lp.	Odcinek	Lata realizacji	Długość odcinka (km)	Koszt inwestycji [mln zł]
1	Wisniewo – Mezenin	2001 – 2002	13,63	14,7
2	Granica województwa Zambrów	2002 – 2003	17,12	19,3
3	Zambrów – Wisniewo k/m Babino Lyski – Porosły	2003 – 2004	10,56	12,8
4	Razem	-	41,31	46,8

##### b) wzmocnienie nawierzchni do 115 kN/os na odcinku Białystok – Suwałki.

Odcinek ten znajduje się w najgorszym stanie technicznym na całej trasie „Via Baltica”. Warunkiem realizacji inwestycji jest pozyskanie środków finansowych (miedzy innymi środków z programu strukturalnego UE lub kredytów Banku Światowego »III Projekt Drogowy«).

- długość odcinka – 117 km
- koszt inwestycji – 350,0 mln zł
- lata realizacji – 2005 – 2010.

##### c) rozpoczęcie budowy obwodnicy Zambrowa:

- długość obwodnicy – 8,4 km
- koszt inwestycji (szacunek) – 119,0 mln zł
- termin realizacji – 2005 – 2007.

##### d) rozpoczęcie budowy obwodnicy Augustowa

- długość obwodnicy – 17,9 km
- koszt inwestycji (I Etap + II Etap) – 185,0 mln zł

- termin realizacji – 2004 – 2006.
- e) przebudowa (remont) mostów:
- przez rzekę Suprasl w Jurowcach,
  - przez rzekę Biebrze w Sztabinie
  - długość obiektów –  $2 \times 54$  m
  - koszt inwestycji – 4,0 mln zł
  - termin realizacji – 2004 – 2005.
- 1.2. Modernizacja drogi nr S19 Kuznica Białostocka – Sokółka – Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze (kierunek Lublin)
- a) kontynuacja rehabilitacji nawierzchni na odcinku Białystok – Zabłudów (współfinansowanie ze środków EBI)
- długość odcinka – 12,1 km
  - koszt inwestycji – 7,0 mln zł
  - termin realizacji – 2001 – 2002.
- b) przebudowa drogi k/m Wiercien
- długość odcinka – 0,6 km
  - koszt inwestycji – 0,6 mln zł
  - termin realizacji – 2002.
- c) remont mostu przez Bug w Turnej Malej
- długość odcinka – 295,4 km
  - koszt inwestycji – 1,4 mln zł
  - termin realizacji – 2002
- d) rozpoczęcie przebudowy odcinka Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze – granica województwa (wdrozenie pilotazowego programu przebudowy i utrzymania drogi w ramach PPP – partnerstwa prywatno – publicznego)<sup>33</sup>
- długość odcinka – 99,3 km
  - koszt inwestycji – 140,0 mln zł
  - termin realizacji – po roku 2003.
- e) budowa obwodnicy Wasilkowa
- długość obwodnicy – 4,5 km
  - koszt inwestycji (szacunek) – 54,0 mln zł
  - termin realizacji – 2004 – 2005.
- 1.3. Przebudowa i modernizacja drogi nr 61: Granica województwa – Lomza – Grajewo – Augustów
- a) przebudowa i modernizacja odcinka Grajewo – Rajgród (współfinansowanie ze środków PHARE ESC 2000)
- długość odcinka – 17,6 km
  - koszt inwestycji – 35,1 mln zł (9,2 mln Euro)
  - termin realizacji – 2002 – 2003

<sup>33</sup> Realizacja zadania inwestycyjnego zależy od znalezienia podmiotu, który podjąłby się finansowania inwestycji w ramach PPP. Inwestycja ta znalazła się wśród 3 pilotazowych zadań programu PPP w Polsce, co znacznie zwiększa szanse realizacji przedsięwzięcia.

b) przebudowa i modernizacja odcinka Szczuczyn – Grajewo (z udziałem środków PHARE ESC 2000)

- długość odcinka – 13,1 km
- koszt inwestycji – 31,3 mln zł (8,2 mln Euro)
- termin realizacji – 2002 – 2004

c) przebudowa skrzyżowania dróg nr 61 i 64 w Piatnicy k/Lomży

- długość odcinka – 0,348 km
- koszt inwestycji – 3,4 mln zł
- termin realizacji – 2002 – 2003

d) przebudowa i modernizacja odcinka Barszcze – Netta II (z udziałem środków PHARE ESC 2000)

- długość odcinka – 12,6 km
- koszt inwestycji – 21,6 mln zł (5,7 mln Euro)
- termin realizacji – 2003 – 2005

e) przebudowa i modernizacja pozostałych odcinków drogi nr 61 tj. Stawiski – Dziegiele, Dobrzyce – Szczuczyn, miasto Grajewo, Rajgród – Barszcze i Netta II - Augustów

- łączna długość odcinków – 26,5 km
- koszt inwestycji – 78,9 mln zł
- termin realizacji – 2004 – 2006.

1.4. Przebudowa i modernizacja drogi nr 65 na odcinku Białystok – Bobrowniki – granica Państwa

a) przebudowa i modernizacja odcinków: Białystok – Grabówka, k/m Widły, Królowy Most – Pieszczaniki oraz Grzybowce – Wierobie (z udziałem środków PHARE CBC 2000)

- długość odcinków – 19,631 km
- koszt inwestycji – 27,5 mln zł
- termin realizacji – 2002 – 2003

b) przebudowa i modernizacja odcinków: m. Zascianki, m. Walily oraz Wierobie – Bobrowniki (z udziałem środków PHARE CBC)

- długość odcinków – 9,462 km
- koszt inwestycji – 18,0 mln zł
- termin realizacji – 2004 – 2005.

1.5. Przebudowa i remonty 19 mostów na drogach krajowych województwa:

- koszt inwestycji – 19,4 mln zł
- lata realizacji – 2002 – 2005.

2. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich

2.1. Modernizacja drogi nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie w tym:

- modernizacja ul. Zambrowskiej w Kleosinie i ul. Mazowieckiej w Horodnianach (łącznie 1,9 km),

2.2. Modernizacja drogi nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Posvietne – Bransk – Ciechanowiec w tym:

- dokonczenie modernizacji ulic Koscielnej i Sienkiewicza w Ciechanowcu,



- modernizacja odcinka Pietkowo – Topczewo na dlugosci 5,0 km (z wylaczeniem Wólki Pietkowskiej),
  - budowa ciagu pieszo-rowerowego na odcinku Plonka Koscielna – Lapy (dl. okolo 2,3 km).
- 2.3. Modernizacja drogi nr 677 Lomza – Sniadowo – Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokolów Podlaski w tym:
- odnowa nawierzchni – remont kapitalny na dlugosci ok. 4,0 km,
- 2.4. Rozpoczenie modernizacji drogi nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly na odcinku Knyszyn - Krypno – Tykocin (ok. 15,0 km)
- 2.5. Modernizacja drogi nr 685 Zabłudów – Narew – Hajnówka – Kleszczele w tym:
- rozpoczenie modernizacji ul. Sportowej w Hajnówce (dl. calej ulicy – ok. 0,4 km),
  - modernizacja drogi na odcinku Kleszczele – Jelonka o dlugosci ok. 2,7 km z poszerzeniem jezdni do 6,0 m,
- 2.6. Modernizacja drogi nr 645 Myszyniec – Deby – Nowogród – Lomza w tym:
- modernizacja ulicy Lomzynskiej w Zbójnej ok. 1,7km,
- 2.7. Modernizacja drogi nr 658 Kudelicze – Pawlowicze – Grabarka – Kajanka na dlugosci ok. 2,2 km
- 2.8. Modernizacja drogi nr 659 Topczewo – Zalesie – Kiewlaki – Hodyszewo – Koboski – Nowe Piekuty – Kostry Noski – Dabrowka Koscielna na odcinku o dlugosci ok. 4,6 km
- 2.9. Realizacja zadan punktowych takich jak:
- modernizacja skrzyzowania drogi wojewódzkiej nr 690 Czyzew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze z droga powiatowa nr 03812 w Skiwach Duzych;
  - modernizacja skrzyzowania ulic Wierobieja, Warszawskiej, Bialowieskiej i 3-go Maja w Hajnówce w ciagu drogi wojewódzkiej nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Bialowieza – gr. panstwa;
  - modernizacja skrzyzowania ulic Grodzienskiej i Górnej w ciagu drogi wojewódzkiej nr 693 Kleszczele – Siemiatycze z ulicami Kosciuszki, Wysoka i Slowiczynska w Siemiatyczach;
  - modernizacja skrzyzowania ulic Kosciuszki i Sienkiewicza w Bransku w ciagu drogi wojewódzkiej nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Poswietne – Bransk – Ciechanowiec;
  - modernizacja skrzyzowania ulicy Miastkowskiej w ciagu drogi wojewódzkiej nr 648 Miastkowo – Nowogród - Morgowniki – Korzeniste – Stawiski – Przytulę z ulica St. Konwy w ciagu drogi wojewódzkiej nr 645 Myszyniec – Deby – Nowogród – Lomza w Nowogrodzie.
  - modernizacja skrzyzowania ulic Mostowej i Sikorskiego w Lapach w ciagu drogi wojewódzkiej nr 682 Lapy – Turosn Dolna – Markowszczyzna
  - modernizacja skrzyzowania ulic Marianskiej i Krynskiej w ciagu drogi wojewódzkiej nr 674 Sokólka – Krynski.
- 2.10. Przebudowa i remonty kapitalne obiektów mostowych
- Planowane zadania w roku 2002**
- most przez rz. Narewke w Narewce, dlug. 21,0m, w ciagu drogi wojewódzkiej nr 687 Juszkowy Gród – Bondary – Nowosady

- most przez rz. Kumialke w Jasionowej Dolinie, 16,0 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly
- most przez rz. Lojewek w Kownatach, dług. 10,0 m w ciągu drogi wojewódzkiej nr 668 Piatnica Poduchowna – Przytuły – Osowiec

#### **Planowane zadania w latach 2003-2005**

- most przez rz. Pise w Ptakach, dług. 60,50 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 647 Deby – Kolno – Gromadzyn – Wykno – Stawiski
- most przez rz. Szczeberke w Bakaniuuku, dług. 9,00 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 655 Kap – Wydminy – Olecko – Raczki – Suwalki – Sejny – Pockuny
- most przez Kukawke w Bujence, dług. 10,30 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Posvietne – Bransk – Ciechanowiec
- most przez rz. Nurzec w Bransku, dług. 52,60 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Posvietne – Bransk – Ciechanowiec
- most przez c.b.n. w Janowie, dług. 4,00 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly
- most przez c.b.n. w Laskowszczyźnie, dług. 5,00 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly
- most przez rz. Skrode w Wscieklicach, dług. 13,0 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 647 Deby – Kolno – Gromadzyn – Wykno – Stawiski
- most przez rz. Nurzec w Ciechanowcu, dług. 75,10 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 690 Czyzew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze
- most przez rz. Bierwiche w Bierwisze, dług. 10,0 m, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 673 Lipsk – Dabrowa Bialostocka – Sokółka

Kolejność realizacji i wybór obiektów może ulec zmianie z uwagi na stan techniczny i ich powiązanie z zadaniami liniowymi.

### 3. Modernizacja dróg powiatowych i gminnych.

#### 3.1. Modernizacja drogi powiatowej Zabłudów – Michałowo o długości 18 km.

(dojazd w rejon planowanego lotniska regionalnego dla Białegostoku w okolicach wsi Topolany).

#### 3.2. Modernizacja dróg prowadzących do planowanych przejść granicznych.

3.2.1. Budowa odcinka drogi Granica Państwa – droga nr 651 Goldap – Wizajny – Sejny w związku z planowanym uruchomieniem drogowego przejścia granicznego z Litwą Bolcie – Vistytis.

3.2.2. Remont drogi Przewiez – Plaska – Gruszki – Rudawka w związku z planowanym uruchomieniem turystycznego przejścia granicznego z Białorusią w Rudawce przy Kanale Augustowskim.

3.3. Rozpoczęcie modernizacji sieci dróg powiatowych i gminnych w celu poprawy obsługi komunikacyjnej ludności i stworzenia warunków do rozwoju rolnictwa, przemysłu rolno-spożywczego, usług i turystyki.

### 4. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Białymstoku.

#### 4.1. Kontynuacja modernizacji ul. Branickiego od ul. Pałacowej do ul. Piastowskiej

- koszt inwestycji – 4,1 mln zł

- lata realizacji – zakończenie inwestycji w 2002 r.
- 4.2. Kontynuacja budowy fragmentu ul. Slowackiego oraz modernizacja ul. Wiadukt z przebudowa skrzyżowania tej ulicy z ul. Ciolkowskiego i ul. Kawaleryjska.
  - koszt inwestycji – 3,8 mln zł
  - lata realizacji: zakończenie inwestycji w 2002 r.
- 4.3. Budowa ul. Komisji Edukacji Narodowej od ul. H. Kollataja do ul. Bacieczki.
  - koszt inwestycji – 1,9 mln zł
  - lata realizacji: 2002 – 2003.
- 4.4. Budowa układu drogowego pod torami PKP (ul. Popieluszki).
  - koszt inwestycji – 12 mln zł
  - lata realizacji: 2002 – 2003.
- 4.5. Budowa ul. H. Kollataja od ul. KEN do ul. Wysoki Stoczek
  - koszt inwestycji – 8,8 mln zł
  - lata realizacji: 2003 – 2004.
- 4.6. Budowa drugiej jezdni ul. Popieluszki od ul. Sikorskiego do ul. Hetmanskiej.
  - koszt inwestycji – 10 mln zł
  - lata realizacji: 2003 – 2004.
- 4.7. Budowa Trasy Kopernikowskiej – I Etap od ul. Branickiego do ul. Mickiewicza.
  - koszt inwestycji – 10 mln zł
  - lata realizacji: 2003 – 2004.
- 4.8. Modernizacja ul. Baranowickiej od ul. Ciolkowskiego do granic miasta.
  - koszt inwestycji – 16 mln zł
  - lata realizacji: 2004 – 2005.
- 4.9. Modernizacja ul. Mazowieckiej (od ul. Cieszyńskiej do ul. Waszyngtona) i budowa ul. Wyszynskiego (od Bema do Mazowieckiej).
  - koszt inwestycji – 7 mln zł
  - lata realizacji: 2004 – 2005.
- 4.10. Budowa ul. Swietokrzyskiej (od Gen. Maczka do Gen. Berlinga) i fragmentu ul. Berlinga (od ul. Dziesieciny do ul. Swietokrzyskiej).
  - koszt inwestycji – 5,2 mln zł
  - lata realizacji: 2004 – 2005.
- 5. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Lomży.
  - 5.1. Budowa ul. Rybaki  
(z udziałem środków PHARE 2000)
    - koszt inwestycji – 3,27 mln zł
    - lata realizacji – 2002 – 2003.
  - 5.2. Budowa ul. Nowogrodzkiej
    - koszt inwestycji – 3,006 mln zł
    - lata realizacji – 2002 – 2004.
  - 5.3. Budowa ul. Szosa Zambrowska  
(droga krajowa nr 63)
    - koszt inwestycji – 4,5 mln zł

- termin realizacji – 2005.
- 5.4. Budowa ul. Poznanskiej (I etap)
- koszt inwestycji – 4,5 mln zł
  - termin realizacji – 2005.
- 5.5. Budowa ul. Kraska
- koszt realizacji – 1,28 mln zł
  - lata realizacji – 2005 – 2006.
- 5.6. Budowa ul. Obronców Lomży
- koszt inwestycji – 0,172 mln zł
  - termin realizacji – 2005.
6. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Suwałkach
- 6.1. Budowa ulicy Łódzkiej i Nowosadeckiej  
(długość ulic – 253,5 m)
- koszt budowy – 400,0 tys. zł
  - termin realizacji – 2002.
- 6.2. Budowa ulicy Grunwaldzkiej (I etap) – od ul. Sikorskiego do ul. Bakalarzewskiej  
(długość ulicy – 807 m)
- koszt budowy – 3.600,0 tys. zł
  - lata realizacji – 2002 - 2005.
- 6.3. Nakładki asfaltowe na zniszczonych nawierzchniach ulic  
(zakres robót – 15.000 m<sup>2</sup>)
- koszt realizacji – 470,0 tys. zł
  - termin realizacji – 2002.
- 6.4. Przebudowa sygnalizacji świetlnej na 2 skrzyżowaniach ulic
- koszt inwestycji – 240,0 tys. zł.
  - termin realizacji – 2002 r.
- 6.5. Przebudowa ulicy Pułaskiego (II etap). Poprawa dostępności do terenów inwestycyjnych poprzez budowę drogi na ul. Pułaskiego w Suwałkach w ciągu drogi krajowej nr 8 – zadanie współfinansowane ze środków PHARE ESC 2002.  
(długość odcinka ulicy do przebudowy – 2.262 m)
- koszt inwestycji – 12.400,0 tys. zł
  - termin realizacji – 2003 – 2004.
- 6.6. Przebudowa ulicy 23-go Pazdziernika – od ul. Bakalarzewskiej do granic administracyjnych miasta (długości 3.293 m)
- koszt realizacji - 6.000,0 tys. zł
  - lata realizacji – 2004 – 2006.
- 6.7. Dokonczenie budowy ulic Daszyskiego i Legionów – długości 368 m
- koszt realizacji – 700,0 tys. zł
  - lata realizacji – 2003 – 2004.
- 6.8. Budowa ulic: Lesnej, Majerskiego, Hubala, Rzemieslniczej dla terenów Rzemieslniczych – długości 1500 m
- koszt realizacji – 1.300,0 tys. zł

- lata realizacji – 2005 – 2006.
- 6.9. Budowa ulic gminnych na terenach mieszkaniowych  
(długość ulic – 2.500 m)
- koszt realizacji – 3.200,0 tys. zł
  - lata realizacji – 2003 – 2004.
- 6.10. Nakładki asfaltowe na zniszczonych nawierzchniach ulic  
(zakres robót – po 15.000 m<sup>2</sup> rocznie)
- koszt realizacji – 1.600,0 tys. zł
  - lata realizacji – 2003 – 2006.
- 6.11. Budowa i przebudowa sygnalizacji świetlnej na 4 skrzyżowaniach ulic
- koszt realizacji – 550,0 tys. zł
  - lata realizacji – 2003 – 2006.

## 2. Strategia długoterminowa (do roku 2015)

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

### 1. Budowa i modernizacja dróg krajowych

- 1.1. Kontynuacja przebudowy i modernizacji drogi nr S8 (kierunek Warszawa) – Białystok – Suwałki – Budzisko
- a) kontynuacja wzmocnienia nawierzchni do 115 kN/os na odcinku Białystok - Suwałki
- długość odcinka – 117 km
  - koszt inwestycji (całkowity) – 350,0 mln zł
  - lata realizacji – 2005 – 2010
- b) kontynuacja budowy obwodnicy Zambrowa
- długość obwodnicy – 6,8 km
  - koszt inwestycji (całkowity) – 95,0 mln zł
  - lata realizacji – 2004 – 2006
- c) kontynuacja budowy obwodnicy Augustowa
- długość obwodnicy – 17,9 km (I Etap 11,3 km + II Etap 6,6 km)
  - koszt inwestycji (całkowity) – 185,0 mln zł
  - lata realizacji – 2004 – 2006
- d) budowa obwodnicy Suwałk
- długość obwodnicy – 18,7 km
  - koszt inwestycji – 374,0 mln zł
- e) budowa obwodnicy Sztabina
- długość obwodnicy – 3,8 km
  - koszt inwestycji – 44,0 mln zł
- f) budowa obwodnicy Suchowoli i zespołu wsi Krzywa, Poswietne, Chodorówka
- długość obwodnicy – 10,2 km
  - koszt inwestycji – 12,1 mln zł

- g) budowa obwodnicy zespołu wsi Skindzierz, Wysokie, Zagórze
- długość obwodnicy – 4,7 km
  - koszt inwestycji – 55,0 mln zł
- h) budowa obwodnic Wisniewa i Mezenina
- i) budowa odcinka Ostrów Mazowiecka – Zambrów – Białystok do parametrów drogi ekspresowej
- długość odcinka – 87,0 km
  - koszt inwestycji – 783,0 mln zł
  - lata realizacji – 2010 – 2015.
- 1.2. Kontynuacja przebudowy drogi Nr S19 Kuznica Białostocka – Białystok – (kierunek Lublin)
- a) budowa obwodnicy Sokółki
- długość obwodnic – 8,7 km
  - koszt inwestycji (szacunek) – 130,2 mln zł
  - lata realizacji – po roku 2005
- b) budowa obwodnicy Bielska Podlaskiego
- długość obwodnicy – 9,6 km
  - koszt inwestycji (szacunek) – 114,2 mln zł
- c) budowa obwodnicy Siemiatycz
- długość obwodnicy – 5,7 km
  - koszt inwestycji (szacunek) – 68,4 mln zł
- d) dobudowa utwardzonych poboczy na odcinku Wasilków – Sokółka – Kuznica.
- 1.3. Kontynuacja przebudowy drogi nr 61 Ostrołęka – Lomza – Grajewo – Augustów
- a) budowa obwodnicy Lomży wraz z przeprawą mostową przez Narew oraz budowa obwodnic miast:

Obwodnica	Długość obwodnicy [km]	Koszt inwestycji (szacunek) [mln zł]
Lomży	9,4	188,0
Stawisk	2,4	28,7
Szczuczyna	4,9	58,8
Grajewa	9,4	141,0
Rajgrodu	5,0	60,0
Bargłowa	2,9	35,2
Razem	34,0	511,7

- 1.4. Przebudowa i modernizacja drogi nr 65 Grajewo – Białystok na odcinku Knyszyn – Białystok.
- 1.5. Modernizacja drogi nr 66 (kierunek Zambrów) – Bielsk Podlaski – Polowce na odcinku Bielsk Podlaski – Polowce.
- 1.6. Modernizacja drogi nr 16 (kierunek Elk) – Augustów – Ogrodniki na odcinku Augustów – Ogrodniki.
2. Budowa i modernizacja dróg wojewódzkich

- 2.1. Kontynuacja modernizacji drogi nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie
  - budowa obwodnicy Ksiezyzna (dl. ok. 3,0 km).
- 2.2. Kontynuacja modernizacji drogi nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Bransk – Ciechanowiec
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych.
- 2.3. Kontynuacja modernizacji drogi nr 682 Lapy – Turossn Dolna – Markowszczyzna
  - budowa obwodnicy Uhowa.
- 2.4. Modernizacja drogi nr 676 Białystok – Suprasl – Krynki – granica państwa
  - rozpoczęcie modernizacji na odcinku Białystok - Krynki (łączna dl. ok. 41,0 km)
  - budowa ścieżki rowerowej na odcinku Białystok – Suprasl (dl. ok. 4,0 km).
- 2.5. Kontynuacja modernizacji drogi nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly (łączna długość razem z latami 2002-2005 – 55 km).
  - modernizacja odcinka Knyszyn – Krypno – Tykocin (łączna długość razem z latami 2002-2005 – 15 km).
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 40,0 km).
- 2.6. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwalki – Sejny – Pockuny poprzez wzmocnienie istniejącej nawierzchni do przenoszenia obciążeń 100kN/os (całkowita dl. ok. 46,5 km).
- 2.7. Kontynuacja modernizacji drogi nr 685 Zabłudów – Narew – Hajnówka – Kleszczele
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 17,2 km).
- 2.8. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa.
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 20,0 km)
- 2.9. Kontynuacja modernizacji drogi nr 645 Myszyniec – Deby – Nowogród – Lomża
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 15,6 km).
- 2.10. Kontynuacja modernizacji drogi nr 647 Deby – Kolno – Stawiski
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 31,2 km).
- 2.11. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 668 Piatnica – Przytuly – Osowiec
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 50,6 km).
- 2.12. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 655 na odcinku Suwalki – Raczki i drogi nr 664 na odcinku Raczki – Augustów w tym:
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 21,5 km).
- 2.13. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 693 Kleszczele – Siemiatycze
  - dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 28,0 km).

- 2.14. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 648 Miastkowo – Nowogród – Morgowniki – Stawiski – Przytuły
- dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 46,4 km).
- 2.15. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 690 Czyzew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze
- dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 30,0 km).
- 2.16. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 651 Goldap – Zytkiejmy – Szypliszki – Sejny
- dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 49,0 km).
- 2.17. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 670 Osowiec – Dabrowa Białostocka – Nowy Dwór – granica państwa
- dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 41,1 km).
- 2.18. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 652 Kowale Oleckie – Suwałki
- dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 27,8 km).
- 2.19. Rozpoczęcie modernizacji drogi nr 679 Łomża – Mezenin
- dostosowanie nienormatywnych odcinków drogi do wymaganych parametrów technicznych (łączna dl. ok. 29,6 km).
- 2.20. Przebudowa i modernizacja wybranych obiektów mostowych w ciągach dróg wojewódzkich.
- droga nr 647 Deby – Kolno – Gromadzyn – Wykno – Stawiski  
most przez kanał melioracyjny w Turośli, długość 15,30 m
  - droga nr 648 Miastkowo – Nowogród – Morgowniki – Korzeniste – Stwiski – Przytuły  
most przez rz. Pise w Morgownikach, długość 81,0 m  
most przez rz. Mogilne w Poryte, długość 7,70 m  
most przez c.b.n. w Przytulach, długość 3,90 m
  - droga nr 651 Goldap – Zytkiejmy – Szypliszki - Sejny  
most przez c.b.n. w Zaboryszkach, długość 5,0 m  
most przez c.b.n. Słobódce, długość 4,80 m
  - droga nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwałki – Sejny – Pockuny  
most przez rz. Zubrówkę w Zubrówce, długość 5,90 m
  - droga nr 664 Raczki – Augustów – Lipsk – Gr. Państwa  
most przez rz. Głęboka w Dowspudzie, długość 7,00 m  
most przez c.b.n. w Sajenku, długość 6,70 m
  - droga nr 668 Piątница Poduchowna – Przytuły - Osowiec  
most przez rz. Klimaszewnice w Klimaszewnicy, długość 7,70 m
  - droga nr 670 Osowiec – Dabrowa Białostocka – Nowy Dwór – Gr. Państwa  
most przez c.b.n. w Grodzisku Kol., długość 4,10 m  
most przez c.b.n. w Bagnach, długość 4,20 m



- most przez c.b.n. w Stocku, dług. 6,00 m
- most przez c.b.n. w Chworoscianach, dług. 4,40 m
- droga nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly
  - most przez rz. Narew w Tykocinie, dług. 194,80 m
  - most przez c.b.n. w Tykocinie, dług. 5,20 m
  - most przez rz. Jaskranke w Zofiówce, dług. 5,70 m
- droga nr 674 Sokółka - Krynki
  - most przez c.b.n. w Kamionce Starej, dług. 4,40 m
- droga nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie
  - most przez rz. Narew w Bokinach, dług. 208,0 m
  - most przez rz. Awise w Roszkach Wodzkach, dług. 15,20 m
- droga nr 679 Lomza – Podgórze – Gac – Mezenin
  - most przez c.b.n. w Mezeninie, dług. 6,20 m
- droga nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Posvietne – Bransk – Ciechanowiec
  - most przez rz. Awisse w Plonce Koscielnej, dług. 12,80 m
  - most przez rz. Panasówke w Swirydach, dług. 8,00 m
  - most przez c.b.n. w Grochach, dług. 9,00 m
- droga nr 682 Lapy – Turosn Dolna - Markowszczyzna
  - most przez rz. Turosianke w Turośni Dolnej, dług. 10,80 m
- droga nr 685 Zabłudów – Narew – Nowosady – Hajnówka - Kleszczele
  - most przez c.b.n. w Makówce, dług. 7,70 m
  - most przez rz. Rude w Narwi, dług. 10,80 m
  - most przez rz. Malynke w Trzesciance, dług. 9,70 m
- droga nr 687 Juszkowy Gród – Bondary – Nowosady
  - most przez rz. Bobrówke w Lewkowie, dług. 8,90 m

Kolejność realizacji i wybór obiektów może ulec zmianie z uwagi na stan techniczny i ich powiązanie z zadaniami liniowymi.

### 3. Modernizacja dróg powiatowych i gminnych

- 3.1. Modernizacja drogi Czerwonka (wezeł z S8) – Krasnopol w celu stworzenia alternatywnego w stosunku do drogi nr 653 Suwałki – Sejny ciągu komunikacyjnego Suwałki – Czerwonka – Krasnopol – Sejny. Droga nr 653 prowadzi przez Wigierski Park Narodowy i dlatego należy umożliwić obejście terenu Parku.
- 3.2. Modernizacja drogi: Raczki – Bakalarzewo, Bakalarzewo – Filipów, Filipów – Przerosl – Hancza – Wizajny w celu utworzenia trasy komunikacyjnej Augustów – Raczki – Filipów (dolina rzeki Rospudy) i dalej do Hanczy i Wizajn. Inwestycja ta stworzy warunki do rozwoju turystyki i agroturystyki w regionie.
- 3.3. Modernizacja drogi Sniadowo – Chojny – Nowogród.
- 3.4. Budowa i modernizacja drogi Bielsk Podlaski – Narew – Planta – Zbiornik Siemianówka.
- 3.5. Połączenie siedzib gmin pomiędzy sobą siecią dróg o nawierzchni twardej ulepszonej.
- 3.6. Kontynuacja modernizacji sieci dróg powiatowych i gminnych w celu stworzenia warunków dla rozwoju rolnictwa, przemysłu rolno-spożywczego i turystyki.

- 3.7. Budowa dróg rozprowadzających ruch oraz zapewniających dostęp do miejscowości wzdłuż dróg ekspresowych dostosowanych do normatywnych parametrów technicznych.
4. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Białymstoku.
  - 4.1. Przedłużenie Trasy Kopernikowskiej wraz z budową wiaduktu przez tory i połączeniem Trasy z ul. Zwycięstwa oraz połączeniem jej z ul. Piastowska.
  - 4.2. Połączenie ul. Piastowskiej z ul. Raginisa wraz z budową tunelu pod linią kolejową.
  - 4.3. Modernizacja wylotu w kierunku na Lublin (ul. Nowowarszawska i ul. Ks. Suchołwca) poprzez budowę nowego przebiegu w.w. ulic.
  - 4.4. Przebudowa ul. Bohaterów Monte Cassino od ul. Św. Rocha do ul. Kopernika.
  - 4.5. Przedłużenie ul. Zwierzynieckiej do ul. Piastowskiej.
5. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Łomży
  - 5.1. Rozbudowa obwodnicy miasta (droga krajowa nr 61)
  - 5.2. Modernizacja ul. Szosa Zambrowska i ul. Zjazd (droga krajowa nr 63)
  - 5.3. Modernizacja ul. Aleja Legionów (droga wojewódzka nr 677)
  - 5.4. Modernizacja ul. Szosa do Mezenina
  - 5.5. Budowa i modernizacja dróg powiatowych:
    - budowa ulic: Rybaki, Zamiejskiej, Grobla Jednaczewska, przebudowa skrzyżowania ul. Polowej z ul. Gielczyńska i Zawadzka oraz modernizacja ulic: Poznańskiej, Nowogrodzkiej, Zdrojowej, Alei Piłsudskiego, Nadnarwianskiej i Pięknej.
  - 5.6. Przebudowa i modernizacja ulic stanowiących sieć dróg gminnych.
6. Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Suwałkach
  - 6.1. Kontynuacja przebudowy ul. 23 Października
  - 6.2. Kontynuacja budowy ulic: Lesnej, Majerskiego, Hubala, Rzemieśniczej
  - 6.3. Budowa ulic gminnych na terenach mieszkaniowych
  - 6.4. Modernizacja ulic – nakładki asfaltowe na zniszczonych nawierzchniach ulic oraz przebudowa sygnalizacji świetlnej na wybranych skrzyżowaniach.

Priorytetem strategii średnio- i długoterminowej rozwoju infrastruktury transportu drogowego w województwie podlaskim jest modernizacja drogi nr S8 „Via Baltica” Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko. Jest to główna droga tranzytowa regionu położona w I paneuropejskim korytarzu transportowym oraz podstawowa os transportowa województwa.

Drugim priorytetem jest modernizacja drogi nr S19 oraz dróg: nr S61 (kierunek Ostrołęka) – Łomża – Augustów i nr S65 na odcinku Knyszyn – Białystok – Bobrowniki. Pierwsza z nich o przebiegu Kuznica Białostocka – Białystok – Siemiatycze – (kierunek Lublin) jest drugą co do ważności drogą krajową województwa. Prowadzi ona do przejścia granicznego z Białorusią w Kuznicy i stanowi główną os transportową Północ – Południe całej „ściany wschodniej” Polski.

Droga nr 61 stanowi alternatywę dla podstawowej trasy przebiegu „Via Baltici”, a także przenosi ruch do przejścia granicznego w Kolbaskowie na granicy z Niemcami. Natomiast znaczenie drogi nr 65, a przede wszystkim odcinka Białystok – Bobrowniki wynika z faktu, że prowadzi ona do ważnego przejścia granicznego z Białorusią.

Priorytetem w strategii średnioterminowej i długoterminowej w zakresie modernizacji dróg wojewódzkich zostały objęte drogi o dużym natężeniu i obciążeniu ruchem, ważne

strategicznie z punktu widzenia regionu, współpracy między województwami oraz obsługi strefy przygraniczej.

Należą do nich w szczególności<sup>34</sup>:

- 1) Drogi najbardziej obciążone ruchem w całym województwie, łączące metropole Białegostoku z miastami satelitarnymi (Lapy, Supraśl) i strefa podmiejska:
  - nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie,
  - nr 676 Białystok – Supraśl – Krynki – granica państwa,
  - nr 682 Lapy – Turosn Dolna – Markowszczyzna,
- 2) droga nr 653 Sedranki – Bakalarzewo – Suwałki – Pockuny jako droga stanowiąca północny równoleżnikowy korytarz do przejścia granicznego w Ogrodnikach ważny dla rozwoju turystyki w regionie i współpracy przygranicznej,
- 3) droga nr 648 Miastkowo – Nowogród – Morgowniki – Stawiski – Przytuły jako alternatywna trasa komunikacyjna w regionie Łomży dla drogi krajowej nr 61 Warszawa – Ostrołęka – Łomża – Augustów,
- 4) droga nr 655 na odcinku Suwałki – Raczki i droga nr 664 na odcinku Raczki – Augustów jako alternatywna trasa komunikacyjna w stosunku do drogi nr S8 ważna dla rozwoju regionu pod względem turystyki i krajoznawstwa,
- 5) droga nr 677 Łomża - Sniadowo – (Ostrów Mazowiecka – Malkinia – Kosów Lacki – Sokół Podlaski) o znaczeniu międzyregionalnym z dużym udziałem ruchu tranzytowego w kierunku Warszawy (i Suwałk). Droga ta stanowi wraz z odcinkiem Łomża – Augustów drogi krajowej nr 61 podłączenie do trasy „Via Baltica”.
- 6) droga nr 645 Myszyniec – Deby – Łomża jako droga o znaczeniu międzyregionalnym z dużym udziałem ruchu tranzytowego w kierunku Olsztyna z Białegostoku, południowego Podlasia i północnej Lubelszczyzny,
- 7) drogi nr 685 Zabłudów – Narew – Hajnówka – Kleszczele i nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża jako dróg o dużym natężeniu ruchu związanym z gospodarką regionu oraz rozwojem turystyki w rejonie Puszczy Białowieskiej,
- 8) droga nr 690 Czyżew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze umożliwiająca rozwój obszaru nadbuzanskiego atrakcyjnego ze względów ekologicznych i turystycznych,
- 9) drogi wymagające szybkiej interwencji ze względu na stan techniczny:
  - nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Posvietne – Bransk – Ciechanowiec
  - nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly.

Ważnym zadaniem jest również budowa drogi dojazdowej do planowanego w okolicach wsi Topolany lotniska regionalnego dla Białegostoku.

W strategii długoterminowej jednym z podstawowych priorytetów jest dostosowanie dróg krajowych i wojewódzkich do normatywnych parametrów technicznych, a zwłaszcza do normatywnej szerokości jezdni.

Wszystkie powyższe kierunki rozwoju infrastruktury transportu drogowego w zakresie przebudowy i modernizacji dróg krajowych i wojewódzkich zgodne są ze „Strategią Województwa Podlaskiego do 2010 r.”.

---

<sup>34</sup> Zob. Plany wieloletnie rozwoju sieci dróg wojewódzkich w województwie podlaskim, PZDW w Białymstoku, Białystok 2001.

W „Strategii”, w ramach rozwoju systemu transportowego zapewniającego prawidłowe funkcjonowanie międzynarodowego, krajowego i regionalnego ruchu kołowego, za najbardziej potrzebne uznano budowę i modernizację następujących dróg krajowych i wojewódzkich:

1. drogi krajowej nr S8 Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko (Litwa) w I europejskim korytarzu transportowym Via Baltica mające być dostosowane do parametrów dróg ekspresowych, docelowo z obwodnicami, (dawne S 18 i S 19)
2. drogi krajowej nr S19 Białystok – Kuznica mające być dostosowane do parametrów dróg ekspresowych, docelowo z obwodnicami (dawnej S 18),
3. drogi krajowej nr 61 Ostrołęka – Łomża – Augustów i drogi wojewódzkiej Ostrów Maz. – Łomża docelowo jako drogi krajowe i mające być dostosowane do parametrów drogi ekspresowej z budową obwodnic,
4. drogi krajowej nr 65 Białystok – Bobrowniki (kontynuacja) z budową jej nowego połączenia w Białymstoku,
5. odcinka drogi krajowej nr S19 Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze, docelowo do parametrów drogi ekspresowej z obwodnicami,
6. drogi krajowej nr 66 Bielsk Podlaski – Polowce,
7. dróg wojewódzkich, stosownie do największych nateżeń ruchu i znaczenia dla regionu.

Ważnym priorytetem jest również modernizacja sieci dróg powiatowych i gminnych. Podstawowym celem realizacji tego priorytetu jest stworzenie warunków dla rozwoju rolnictwa, przemysłu rolno-spożywczego, usług, turystyki i agroturystyki oraz zabezpieczenie potrzeb komunikacyjnych społeczności lokalnych.

Duże znaczenie dla rozwoju obszarów pozamiejskich będzie miało połączenie siedzib gmin pomiędzy sobą siecią dróg o nawierzchni ulepszonej.

Po przebudowie drogi nr S8 Warszawa – Białystok – Budzisko i dostosowaniu jej do parametrów drogi ekspresowej powstanie konieczność budowy dróg rozprowadzających ruch oraz zapewniających dostęp komunikacyjny do miejscowości położonych wzdłuż drogi ekspresowej. W szczególności należy ograniczyć ilość włączeń i wylączeń z drogi ekspresowej oraz rozbudować sieć dróg lokalnych w zakresie niezbędnym do obsługi przyległych terenów. W rezultacie ruch lokalny powinien zostać odseparowany od ruchu tranzytowego.

Do rozwoju turystyki i współpracy przygranicznej przyczyni się budowa i modernizacja dróg stanowiących dojazd do planowanych przejść granicznych z Litwą i z Białorusią.

Wreszcie duże znaczenie dla rozwoju turystyki i agroturystyki będzie miało utworzenie trasy komunikacyjnej (kierunek Augustów) – Raczki – Filipów w dolinie rzeki Rospudy z przedłużeniem do Hanczy i Wizajn, a także usprawnienie dojazdu z kierunku Bielska Podlaskiego do atrakcyjnego turystycznie rejonu zbiornika wodnego na Narwi w Siemianówce.

Funkcjonowanie kolejowego rejonu przeladunkowego Siemianówka – Planta – Narewka zostanie znacznie usprawnione po modernizacji drogi wojewódzkiej nr 687 i dróg lokalnych.

Przebudowa i modernizacja układu drogowego w Białymstoku usprawni ruch tranzytowych przez miasto i międzydzielnicowy.

Warunkiem realizacji strategii średnio- i długoterminowej jest ścisła współpraca zarządców dróg różnej kategorii.

## Rozdział VII

### Szacunki kosztów rekomendowanych przedsięwzięć w strategii średnioterminowej dla rozwoju infrastruktury drogowej odnośnie dróg krajowych województwa podlaskiego na lata 2002 – 2005

#### 1. Szacunki kosztów

Szacunki kosztów modernizacji dróg krajowych w województwie podlaskim w latach 2002-2005 w rozbiciu na poszczególne zadania inwestycyjne przedstawiono w punkcie 1 rozdziału 6.

Ze względu na niezwykle zróżnicowany charakter planowanych inwestycji na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych odstąpiono od próby oszacowania kosztów tych działań.

Realizacja strategii średnioterminowej w latach 2002-2005 w zakresie rozwoju dróg krajowych w województwie podlaskim będzie skutkować koniecznością poniesienia w latach 2002-2005 nakładów inwestycyjnych w wysokości 637,3 mln zł.

Natomiast łączny koszt wszystkich inwestycji na drogach krajowych przewidzianych do realizacji w ramach strategii średnioterminowej w latach 2002-2005 (tj. z uwzględnieniem kosztów, które będą poniesione po 2005 r. w przypadku inwestycji, których zakończenie przewidziane jest po 2005 r. już w ramach strategii długoterminowej), wynosi 1.143,0 mln zł.

Na sumę 1.143,0 mln zł składają się następujące koszty:

1) Koszty przedsięwzięć inwestycyjnych, które zostaną poniesione w latach 2002-2005	637,3 mln zł
w tym:	
▪ koszty inwestycji rozpoczętych i zakończonych w latach 2002-2005	270,1 mln zł
▪ koszty inwestycji rozpoczętych do 2005 r. w ramach strategii średnioterminowej, a zakończonych po 2005 r. w ramach strategii długoterminowej, które zostaną przeniesione do 2005 r.	367,2 mln zł
2) Koszty inwestycji rozpoczętych do 2005 r. w ramach strategii średnioterminowej, a zakończonych po 2005 r., w ramach strategii długoterminowej, które zostaną poniesione po 2005 r.	505,7 mln zł

Szczegółowe wielkości przedstawiono w tabelicy 7.1.

**Tablica 7.1**

**Koszty strategii srednioterminowej w zakresie rozwoju i modernizacji dróg krajowych**

Lp.	Grupy zadan inwestycyjnych	Wydatki inwestycyjne razem w latach 2002-2005 (rubr. 5 + 7) [mln zl]	Koszty ogółem inwestycji, których realizacja rozpocznie sie do 2005 r. (rubr. 5 + 6) [mln zl]	Koszty inwestycji rozpoczetych i zakonczonych w latach 2002-2005 [mln zl]	Koszty inwestycji rozpoczetych do 2005 r., a zakonczonych po 2005 r. (szacunek)		
					Razem [mln zl]	Poniesione do 2005 r. [mln zl]	Poniesione po 2005 r. [mln zl]
1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1	Modernizacja drogi S8	272,1	704,8	50,8	654,0	221,3	432,7
2	Modernizacja drogi S19	156,3	203,0	63,0	140,0	93,3	46,7
2	Modernizacja drogi 61	144,0	170,3	91,4	78,9	52,6	26,3
4	Modernizacja drogi 65	45,5	45,5	45,5	-	-	-
5	Mosty	19,4	19,4	19,4	-	-	-
	<b>Razem</b>	<b>637,3</b>	<b>1.143,0</b>	<b>270,1</b>	<b>872,9</b>	<b>367,2</b>	<b>505,7</b>

Zródło: Obliczenia wlasne na podstawie danych GDDKiA.

Realizacja zadań inwestycyjnych w zakresie rozwoju i modernizacji dróg krajowych, określonych w strategii średnioterminowej w latach 2002-2005 kosztować będzie łącznie do 2005 r. 637,33 mln zł, co oznacza konieczność uzyskania z różnych źródeł finansowania średniorocznie 161,7 mln zł.

Rozkład w czasie nakładów inwestycyjnych nie będzie jednak równomierny – ich zdecydowana większość przypadnie na lata 2004-2005.

## **2. Źródła finansowania**

Możliwość rozwoju drogownictwa zależy od przeznaczanych na ten cel środków finansowych. W ostatnich latach wysokość wydatków z budżetu państwa na modernizację i utrzymanie dróg była zbyt niska. W strategii rządu założono finansowanie dróg przez równoległe wykorzystanie środków z wielu źródeł. Główną instytucją finansującą nowe projekty stanie się Krajowy Fundusz Drogowy. Skarb Państwa zagwarantuje dodatkowe emisje obligacji lub kredyty oraz będzie zasilac Fundusz akcjami nie prywatyzowanych spółek Skarbu Państwa.

Na rozwój sieci drogowej dróg przewiduje się wykorzystanie następujących źródeł finansowania:

- środki budżetowe, w tym część wpływów z podatku akcyzowego od paliw,
- środki koncesjonariuszy działających w ramach partnerstwa publiczno – prywatnego,
- środki pomocowe ISPA (Przedakcesyjny Instrument Strukturalny), które zostały już rozdzielone, z pominięciem województwa podlaskiego
- pożyczki z międzynarodowych instytucji finansowych,
- środki z opłat winietowych i z sekurytyzacji przyszłych opłat,
- środki ze sprzedaży połączonej z dzierżawą zwrotną niektórych elementów Skarbu Państwa,
- środki z funduszy strukturalnych już od pierwszego roku członkostwa w Unii Europejskiej,
- środki z funduszu SAPARD,
- środki z ewentualnych programów offsetowych w części dotyczącej działalności cywilnej.

Do tej pory mankamentem było przeznaczanie dużej części środków na dofinansowanie inwestycji na autostrady, co powodowało narastanie zaległości na sieci dróg krajowych. W planie do 2005 złożono przeszło trzykrotny wzrost nakładów na drogi krajowe z różnych źródeł. Środki budżetowe uzupełniać będą wpływy z opłat za użytkowanie dróg. Nowy system winiet za korzystanie z niektórych dróg będzie poszerzony o pobór opłat nie tylko od przewoźników wykonujących przewozy po drogach krajowych (towarowych i autobusowych) ale obejmie również samochody osobowe. Pozostałe środki to wpływy uzyskane z sekurytyzacji opłat, emisji obligacji, sprzedaży i dzierżawy zwrotnej majątku itp. (tablica 7.2.)

**Tablica 7.2**

**Zróżła finansowania budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz modernizacji dróg krajowych do 2005 roku.<sup>35</sup> ( mln zł)**

<b>Zróżła finansowania</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2002 - 2005</b>
Akcyza	1770	1900	2000	2100	7770
Pozostale srodki budżetowe	130	150	150	150	580
Wplywy z winiet	500	2000	2100	2200	6800
MIF	880	1300	1750	1600	5530
ISPA	250	600	680	270	1800
Fundusz spójności			2400	3000	5400
Srodki prywat. koncesjonariuszy	500	600	900	1600	3600
Pozostale srodki	70	1550	620	3080	5320
<b>Razem</b>	<b>4100</b>	<b>8100</b>	<b>10600</b>	<b>14000</b>	<b>36800</b>

Przy braku srodków publicznych na inwestycje infrastrukturalne szansa jest wykorzystanie kapitalu prywatnego poprzez Program Partnerstwo Prywatno Publiczne. PPP polega na współpracy jednostki publicznej (rząd, samorząd lokalny itp.) z podmiotem prywatnym przy realizacji długoterminowych inwestycji infrastrukturalnych. Ze strony sektora państwowego wykonawca tej koncepcji może być rząd, samorząd lokalny lub inna jednostka państwowa o charakterze nadzorczym. W formie partnerstwa publiczno – samorządowego, samorzady mogą pozyskiwać srodki finansowe dla przygotowawczej fazy projektu w celu szybszego rozpoczęcia projektu drogowego. Srodki wydatkowane przez samorzady będą sukcesywnie zwracane w trakcie realizacji inwestycji.

W ramach opracowanego Programu prywatyzacji przebudowy dróg krajowych będą zawierane stopniowo kontrakty do 2015 roku. Wartość ogólna kontraktu wyniesie 5 mld zł. Program wspiera dwa główne programy modernizacji sieci dróg krajowych:

- program dostosowania sieci dróg do standardów nacisku Unii Europejskiej TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment)
- Program przebudowy dróg krajowych ze srodków budżetu państwa.

Program PPP obejmuje drogi istotne dla regionu, lecz o stosunkowo mniejszym natężeniu ruchu, nie wymagającym początkowo wysokich nakładów. Ponoszone w pierwszej fazie wydatki pokrywane z kredytów, będą spłacane przez budżet państwa w ciągu 10 – 20 lat.

W przygotowaniu jest raport strategiczny określający wszystkie aspekty finansowania kapitałem prywatnym modernizacji dwóch odcinków dróg o długości 250 km. Inwestycja w postaci modernizacji odcinka drogi nr S19 Białystok - Siemiatycze – granica państwa

<sup>35</sup>Strategia Gospodarcza Rządu pt. „Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca” Infrastruktura – klucz do rozwoju przyjęta przez Radę Ministrów 29 stycznia 2002 r.



została wytypowana w województwie podlaskim jako jedno z pilotazowych zadań Programu PPP. Jest to zgodne z założeniami strategii województwa.

Plany inwestycyjne budowy dróg krajowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddziału w Białymstoku zakładają dla województwa podlaskiego w 2002 r. łącznie ze środkami PHARE wydatki 39,88 mln zł. Wielkości środków na drogi krajowe w województwie stanowi 1% ogółu środków na drogi krajowe w Polsce (tablica 7.3.). Jednocześnie środki pochodzące z budżetu stanowią 56% ogółu nakładów na drogi krajowe w 2002 r. w województwie.

**Tablica nr 7.3**

**Projekt planu robót na drogach krajowych województwa podlaskiego na 2002 r.  
(w mln zł)**

<b>Inwestycje</b>	<b>Ogółem</b>	<b>W tym: drogi</b>	<b>mosty</b>
<b>Razem, w tym</b>	39,88	35,13	4,75
Budżet	21,08	16,33	4,75
PHARE	18,80	18,80	-

Innym argumentem za zwiększeniem środków budżetowych na drogi krajowe jest konieczność posiadania przez Polskę własnego udziału finansowego w celu otrzymania funduszy pomocowych. Bez wkładu własnego Polska może stracić szansę na uzyskanie środków w ramach programu przedakcesyjnego ISPA.

Wyszczególnienie planowanych inwestycji i robót modernizacyjnych na poszczególnych odcinkach dróg krajowych województwa wraz wielkością kosztów i źródeł finansowania przedstawia tablica nr 7.4.

**Tablica nr 7.4**

**Planowane inwestycje na drogach krajowych i mostach w 2002 r.  
z uwzględnieniem ich źródeł finansowania (w mln zł)<sup>36</sup>**

<b>Drogi</b>	<b>km</b>	<b>Koszt [mln zł]</b>	<b>Budżet [mln zł]</b>	<b>PHARE [mln zł]</b>
Nr 65 Białystok – Bobrowniki, w tym Odc. Widły – Walily Odc. Walily - Bobrowniki	11,9	27,8	3,7	8,5
Nr 61 Lomża - Grajewo – Augustów, w tym Odc. Grajewo - Rajgród	17,6	35,1	7,2	7,2
Nr 61 Lomża - Grajewo – Augustów, w tym Odc. Szczuczyn - Grajewo	13,1	32,8	1,05	3,1
Nr 19 Gr. Państwa – Kuznica – Białystok, w tym Odc. Straz - Czarna Białostocka	3,8	2,2	2,28	-
Nr 61 Lomża – Grajewo, w tym Skrzyżowanie dróg nr 61 i 64 w Piatnicy	0,3	1,5	1,5	-
Nr 19 Białystok – Siemiatycze	0,2	0,6	0,6	-
<b>Razem drogi</b>	<b>29,3</b>	<b>100,0</b>	<b>16,33</b>	<b>18,8</b>
<b>Mosty</b>		<b>4,7</b>	<b>4,75</b>	<b>4,75</b>
<b>Razem drogi i mosty</b>		<b>104,7</b>	<b>21,08</b>	<b>18,8</b>

Według GDDKiA Oddziału w Białymstoku, ze względu na szczupłość środków w stosunku do potrzeb i rozdysonowanie funduszy ISPA, konieczne jest wystąpienie o kredyty do Międzynarodowych Instytucji Finansowych o środki PHARE i Banku Światowego. Z tych powodów do III Projektu Drogowego Banku Światowego zgłoszono wnioski kredytowe na odcinki drogi nr 8: Kolnica – Sztabin i Przewalanka – Katryńka.

Do 2005 r. na sfinansowanie założonej budowy i modernizacji dróg krajowych w województwie trzeba będzie pozyskać z różnych źródeł finansowania nakłady w wysokości 150 mln zł rocznie. Dla porównania w 2002 r. nakłady te wynoszą 40 mln zł. Część zadań w zakresie rozwoju i modernizacji dróg krajowych, których realizacja w latach 2002 jest konieczna, została ujęta w programach PHARE, Rehabilitacji EBI i PPP (tablica 7.5.).

**Tablica nr 7.5**

**Potrzeby w zakresie robót na drogach krajowych województwa podlaskiego do 2005 roku**

<b>Drogi krajowe</b>	<b>km</b>	<b>Koszt-mln zł/Euro</b>	<b>Źródła finansow.</b>
<b>nr S8 Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko – Gr. Państwa</b> , w tym: Gr. Wojew. – Zambrów Zambrów - Porosty	<b>105,1</b> (53,0 rehabilitacja) 17,1 10,5	58,3 19,3 12,8	EBI EBI
<b>nr S19 Gr. Państwa – Kuznica – Sokółka - Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze – Lublin</b> na odcinku: Białystok – Siemiatycze – Gr. Woj.	99,3	140	PPP
<b>nr 61 Ostrołęka - Lomza -- Grajewo – Augustów</b> , w tym: Grajewo – Rajgród Szczuczyn – Grajewo Barszcz - Augustów	<b>69,8</b> 17,5 13,1 17,9	5,9 Euro 8,2 Euro 6,3 Euro	PHARE PHARE PHARE
<b>nr 65 Białystok – Bobrowniki - Gr. Państwa</b> , w tym: Białystok – Grabówka k/m Widły Królowy most – Pieszczaniki, Grzybowce- Wierbie	19,6	6,7 Euro	PHARE

Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku podjął, we współpracy Urzędem Marszałkowskim, działania na rzecz pozyskania środków w ramach Programów PHARE. Są to następujące programy:

**Program PHARE ESC 2000 (Spójność Społeczna i Gospodarcza)**

W ramach tego programu opracowano projekty regionalne dla województwa na kwotę 19,60 mln Euro, w tym również projekt rozwoju turystyki w strefie Kanalu Augustowskiego. Wartość współfinansowania z powyższego programu PHARE może stanowić 75% kosztów projektu.

W zakresie drogownictwa Program PHARE ESC dotyczy modernizacji drogi nr 61 Lomza – Grajewo – Augustów. Opracowano trzy projekty modernizacji drogi nr 61 na odcinku Grajewo – Rajgród (rozpoczęto realizację) z przewidzianą dotacją Unii Europejskiej

<sup>36</sup> Inwestycje na drogach krajowych. Oddział Północno – Wschodni GDDP w Białymstoku

3,8 mln Euro oraz odcinka Szczuczyn – Grajewo z przewidzianą dotacją Unii Europejskiej 3,1 mln Euro ( przetarg w trzecim kwartale 2002 r.). Odcinek Barszcze – Netta (PHARE ESC 2002) uzyskał akceptację w Brukseli. Ostatni projekt transportowy o wartości 4,32 mln Euro dotyczy tunelu w Białymstoku.

Podstawę do dalszego poszukiwania środków, we współpracy z Urzędem Marszałkowskim, stanowi „Strategia rozwoju województwa podlaskiego”, w której wymieniono priorytety budowy dróg krajowych, szczególnie prowadzących do granicy państwa. Województwo ubiega się o środki pomocowe PHARE CBS wspomagające finansowanie inwestycji na rzecz dostępu do przejść granicznych.

**Program PHARE CBC (Drogi do przejść granicznych)** - dotyczy drogi nr 65 w relacji Białystok – Bobrowniki. W ramach Programu PHARE CBC 2000 zgłoszono dwa projekty modernizacji drogi nr 65 Białystok – Bobrowniki – Granica Państwa. Przewidziana dotacja Unii Europejskiej na ten cel wynosi 5,0 mln Euro. Rozpoczęto realizację pierwszego projektu. W 2002 r. nastąpi rozstrzygnięcie przetargu i rozpoczęcie drugiego projektu. Na podstawie priorytetów określonych w „Strategii rozwoju drogownictwa” opracowano potrzeby dla województwa na najbliższe lata w zakresie zadań modernizacyjnych poszczególnych odcinków dróg krajowych, które mają być finansowane ze źródeł krajowych i zagranicznych, w tym pomocowych.

**Zadania do realizacji na drogach krajowych województwa podlaskiego ujęte w programach: PHARE, Rehabilitacja EBI, Program PPP w latach 2002 – 2005.**

### **1. Program PHARE ESC 2000 -2001 – 2002 (Spójność Społeczna i Gospodarcza)**

- Droga nr 61 do realizacji lata 2002 – 2003.  
odc. Grajewo – Rajgród – 17, 6 km – koszt 9,2 mln Euro (35,1 mln zł),  
w tym 7,2 mln zł budżet i 7,2 mln zł PHARE,
- Droga nr 61 do realizacji lata 2002 – 2004  
odc. Szczuczyn – Grajewo – 13,1 km – koszt 8,2 mln Euro,
- **Droga nr 61 do realizacji lata 2003 - 2005**  
**Odc. Barszcze – Augustów – 17,8 km – koszt 6,3 mln Euro.**

### **2. Program PHARE CBC (Drogi do przejść granicznych)**

- Droga nr 65 do realizacji lata 2002 – 2003  
odc. Widly - Bobrowniki  
Białystok – Grabówka k/m. Widly

### **3. Województwo uczestniczy w Programie Rehabilitacja nawierzchni współfinansowanymi przez EBI (Europejski Bank Inwestycyjny). Wzmocnienie nawierzchni do nacisku do 115 kN/os dotyczy drogi nr 8 odcinka: Granica województwa – Białystok.**

Zadania w planie Centrali Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Program Rehabilitacji EBI w kwocie 30,8 mln zł.

- Droga nr 8 do realizacji lata 2001 – 2002  
Odc. Wisniewo – Mezenin – 13,6 km – koszt 14,7 mln zł.  
Droga nr 19 do realizacji lata 2001 – 2002  
Odc. Białystok - Zabłudów – 12,1 km koszt 5,8 mln zł.
- Droga nr 8 do realizacji lata 2002 – 2002
- Odc. Granica wojew. – Zambrów – 17,1 km - koszt 19,3 mln zł.

- Droga nr 8 do realizacji lata 2003 – 2004

Odc. Zambrów – Wisniewo - Lyski – Porosty – 10,5 km - koszt 12,8 mln zł.

**4. Program Partnerstwo Prywatno Publiczne**, w którego ramach którego przygotowano w województwie podlaskim do wdrożenia projekt pilotazowy odcinka drogi nr 19, w relacji: Białystok- Bielsk Podlaski – Siemiatycze. Łączny koszt przebudowy i utrzymania dla odcinka o długości 99,3 km wynosi 140 mln Euro. W przypadku braku możliwości uruchomienia Programu PPP dla drogi nr 19 istnieje pilna potrzeba uruchomienia innych źródeł finansowania.

**5. Propozycja do Programu ISPA**, w ramach której ukończono już koncepcje programowa przebudowy drogi nr 8 Warszawa – Białystok do parametrów drogi ekspresowej. Następnym etapem będzie wprowadzenie drogi ekspresowej do planów zagospodarowania przestrzennego gmin przez które przebiega „Via Baltica”. Dotyczy to odcinka Białystok – Augustów o dl. – 77,2 km.

**Do zadań nie ujętych w planach finansowych należą między innymi:**

- Na drodze nr S8 odcinki dróg wymagające rehabilitacji o długości 25,3 km i koszcie 30 mln zł. oraz 199 km dróg wymagających modernizacji o koszcie 210 mln zł.
- Na drodze nr 61 odcinki dróg o długości 16,5 km, na które należy przeznaczyć 60,9 mln zł.
- Na drodze nr 65 odcinki dróg o długości 7,1 km, na które należy przeznaczyć 18,0 mln zł.

Po roku 2005 za niezbędne należy uznać kontynuację rozpoczętych wcześniej projektów przebudowy dróg krajowych. Oprócz środków budżetowych, zasadniczy udział stanowić będą fundusze strukturalne i spójności – Unii Europejskiej. Od 2006 r. obowiązować będzie nowy unijny budżet, o którego środki może się Polska ubiegać.

Koszt przewidzianej modernizacji 117 km odcinków drogi nr S19 w relacji Białystok – Suwałki i wzmocnienia nawierzchni do 115 kN/os określono na 350 mln zł. Do tego dochodzą koszty budowy obwodnic: Zambrowa, Augustowa (304 mln zł) i przebudowy mostów (4 mln zł). Projekt mógłby być współfinansowany z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej lub kredytów Banku Światowego (III Projekt Drogowy).

Tablica nr 7. 6

Zadania inwestycyjne w zakresie rozwoju dróg krajowych po 2005 roku

Drogi	km	Budżet	Srodki UE
<b>Kontynuacja przebudowy drogi nr 8 Warszawa – Białystok – Suwałki – Budzisko – Gr. Państwa</b> , w tym: Białystok – Augustów Obwodnice: Suwałki, Augustowa, Sztabina, Suchowoli Granica województwa – Zambrów – Białystok do parametrów drogi ekspresowej (2006 – 2010) Obwodnice: Zambrowa, Wisniewa, Mezenina	117	X	X
<b>Kontynuacja przebudowy drogi nr 19 Gr. Państwa – Kuznica – Sokółka - Białystok – Bielsk Podlaski – Siemiatycze – Lublin</b> Obwodnice: Sokółki, Wasilkowa, Bielska Podl., Siemiatycz Obwodnice: Stawisk, Szczuczyna, Grajewa, Rajgrodu, Bargłowa		X	X
<b>Kontynuacja przebudowy drogi nr 61 Ostrołęka - Lomża -- Grajewo – Augustów</b> Obwodnica: Lomży wraz z przeprawa mostowa		X	X
<b>Droga nr 65 Grajewo – Białystok</b> , w tym: Knyszyn - Białystok	27	X	X

Możliwości inwestycyjne znacznie zwiększa się od momentu akcesji do Unii Europejskiej, dzięki pomocy finansowej z funduszy strukturalnych. Po przystąpieniu do Unii Europejskiej Polska straci dostęp do funduszy przedakcesyjnych i automatycznie zostanie objęta pomocą z funduszy strukturalnych. Należy do nich tzw. Przedakcesyjny Instrument Strukturalny - ISPA. Zgodnie ze strategią nowej polityki transportowej podjęte przygotowania powinny umożliwić uzyskanie środków już w pierwszym roku członkostwa w Unii Europejskiej.

W ramach Programu ISPA przewidzianym na lata 2000 – 2006, uwzględniono duże projekty inwestycyjne o wartości ponad 5 mln Euro, które mogą dotyczyć paneuropejskiego korytarza transportowego, „Via Baltica”. Należy się jednak liczyć z koniecznością posiadania własnego udziału finansowego z budżetu państwa, ponieważ Program ISPA pokrywa 75% nakładów (wyjątkowo 85%). Z tych względów odcinek drogi nr S8 w ciągu „Via Baltica” zgłoszono do Programu wzmocnienia nawierzchni do 115 kN/os, z wykorzystaniem funduszy ISPA.

„II Program Inwestycyjny na lata 2001 – 2006” przewiduje dla Polski wydatki w kwocie 219 mln Euro. Będą one wydatkowane etapowo. W ogólnej kwocie przewidziano na lata:

- 2001 – 2002 budowę obwodnicy w Ostrowi Mazowieckiej za 23 mln Euro,
- 2002 – 2005 budowę obwodnicy w Wyszku i odcinka drogi Radzymin – Wyszki za 55 mln Euro,
- 2003 – 2006 wzmocnienie nawierzchni do 115 kN/os za 48 mln Euro.

W „II Program Inwestycyjny na lata 2001 – 2006” nie uwzględniono województwa podlaskiego, w tym najbardziej zaniedbanego pod względem technicznym odcinka Białystok – Augustów.

„Via Baltica” leży w korytarzu paneuropejskim, co zgodnie z zasadami Unii Europejskiej, nie upoważnia do ubiegania się o środki z funduszu PHARE. Fundusze strukturalne są możliwe do otrzymania dopiero po 2004 r. Istnieje zatem potrzeba dla trasy „Via Baltica” ubiegania się o inne środki pomocowe..

„Program dostosowania podstawowej sieci drogowej w Polsce do standardów europejskich do 2015 r.” przyjęty w lutym 2001 r. przez Radę Ministrów został ustalony tak, by drogi dostosowane do wymaganych standardów, zaliczone do sieci TINA i inne drogi, były odpowiednio powiązane funkcjonalnie i zapewniały dostęp do ośrodków aktywności gospodarczej i administracyjnej w regionach na obszarze całego kraju.

Z „Programu dostosowania sieci drogowej TINA w Polsce do standardu naciskowego 115 kN/os do 2015 r.” zaakceptowanego przez Ministra TiGM wynika, że działaniami na obszarze województwa podlaskiego będzie objęta droga krajowa ekspresowa nr S8 (E 67), dla której założono wzmocnienie i przebudowę dróg w etapach. Program przewiduje pozyskiwanie środków publicznych (budżetowe i zewnętrzne) oraz prywatnych. Bezzwrotne środki Unii Europejskiej pochodzą z funduszy spójności i strukturalnych oraz ISPA. Środki zewnętrzne obejmują także kredyty Międzynarodowych Instytucji Finansowych.

W Programie nie została uwzględniona żadna inna droga krajowa w województwie, w tym tak istotna dla dużych potoków międzynarodowego ruchu drogowego z przejścia granicznego polsko – białoruskiego w Kuznicy Białostockiej droga ekspresowa Nr S19, ani też droga krajowa Nr 65, prowadząca ruch z dużego przejścia granicznego polsko – białoruskiego w Bobrownikach.

Ustalony w Programie zakres działań na drodze Nr S8 i terminy ich realizacji są zbyt późne w stosunku do potrzeby likwidacji kolizji na obszarach zwartej zabudowy miast, zwłaszcza największych o dużym obciążeniu ruchem (SDR powyżej 10.000 pojazdów/dobę). Wymagaloby to poszukania alternatywnych źródeł finansowania.

W wyniku dużego obciążenia ruchem drogowym (szczególnie ruchem ciężkim) dróg wojewódzkich prowadzących do przejść drogowych, występuje konieczność ich modernizacji. Wynikające stąd zadania modernizacji i utrzymania wymagają zwiększenia nakładów na drogi wojewódzkie. Według szacunków Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na bieżące utrzymanie potrzebne są nakłady pięciokrotnie wyższe od dotychczasowych.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku opracował plany wieloletniego rozwoju sieci dróg wojewódzkich na lata 2002 – 2010 (bez uwzględniania bieżącego utrzymania).

**Priorytetem w zakresie doprowadzenia stanu dróg i mostów do wymaganego standardu, objęte zostały drogi wojewódzkie o największym natężeniu ruchu, ważne strategicznie dla regionu, łączące sąsiednie województwa względnie strefy przygraniczne.**

W planie zadań modernizacji dróg wojewódzkich współfinansowanych z funduszy pomocowych przewidzianych do realizacji w latach 2002 – 2015 w pierwszej kolejności uwzględniono następujące przedsięwzięcia:

1. Modernizacja skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 690 Czyzew Osada – Ciechanowiec – Siemiatycze z drogą powiatową nr 03812 w Skiwach Dużych (Bank Światowy);
2. Modernizacja skrzyżowania ulic Wierobieja, Warszawskiej, Białowieskiej i 3-go Maja w Hajnówce w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – gr. państwa (Bank Światowy);

3. Przebudowa odcinków drogi nr 671 Sokolany – Korycin – Knyszyn – Stare Jezewo – Sokoly (Program PHARE i fundusze strukturalne);
4. Przebudowa odcinków drogi nr 678 Białystok – Sokoly – Wysokie Mazowieckie (program PHARE i fundusze strukturalne);
5. Przebudowa drogi nr 681 Roszki Wodzki – Lapy – Posvietne – Bransk – Ciechanowiec (Program wojewódzki i fundusze strukturalne);
6. Przebudowa drogi nr 645 Myszyniec – Deby – Nowogród – Lomza (programy pomocowe i fundusze strukturalne);
7. Budowa obwodnicy w m. Uhowo w ciągu drogi wojewódzkiej nr 682 Lapy – Turosn Dolna – Markowszczyzna (programy pomocowe i fundusze strukturalne) ;
8. Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 676 Białystok – Krynki – gr. państwa na odcinku Białystok – Supraśl (programy pomocowe i fundusze strukturalne);
9. Przebudowa mostu przez rz. Pise w Morgownikach wraz z dojazdami w ciągu drogi wojewódzkiej nr 648 (programy pomocowe);
10. Przebudowa mostu przez rz. Narew w Bokinach (programy pomocowe).

Możliwości inwestycyjne w infrastrukturę drogową powiatów i gmin z powodu dużego udziału w dochodach własnych, różnego typu wydatków bieżących są ograniczone. Kredyty jako podstawowy instrument lokalnego rozwoju wykorzystywane są w niewielkim stopniu. W województwie podlaskim gminy inwestują coraz mniej. Szanse mogą stanowić regionalne programy pomocowe, które uwzględnia obszary o niedorozwoju infrastruktury drogowej.

Ważną rolę we współfinansowaniu budowy i modernizacji dróg powiatowych i gminnych (w tym serwisowych w stosunku do dróg ekspresowych) może odegrać program pomocowy SAPARD. Ma on za zadanie wesprzeć modernizację rolnictwa i obszarów wiejskich.

W przeciwieństwie do programów ISPA, czy PHARE, konkretne projekty z funduszu SAPARD są zatwierdzane na poziomie krajowym.

Dotacje z funduszu SAPARD będą przyznawane na inwestycje związane z budową i modernizacją dróg gminnych i powiatowych na obszarach wiejskich. Górna wysokość dotacji wynosi 100.000 Euro/inwestycje. Preferowane będą inwestycje efektywne ekonomicznie i inwestycje z wysokim stopniem współfinansowania przez beneficjenta.

Z pracy Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową <sup>37</sup> wynika, że przy przeznaczeniu na współfinansowanie projektów akcesyjnych trzeciej części potencjału inwestycyjnego jednostek samorządowych województwa podlaskiego, środki otrzymane od Unii Europejskiej stanowić będą 8,4% łącznych dochodów tych jednostek (od 8 % dla gmin do 10,7% dla województwa). Oznacza to napływ unijnych środków na poziomie 1,5 mld zł, pozwalających na sfinansowanie inwestycji o łącznej wartości 3,8 mld zł. W przypadku zaawansowania rozpoczętych projektów, kwoty pomocowe będą jeszcze większe. Warunkiem jest uwzględnienie tych inwestycji w długoterminowych planach inwestycyjnych jednostek samorządu terytorialnego oraz posilkowanie się kredytami.

---

<sup>37</sup> Analiza Możliwości Inwestycyjnych Jednostek Samorządu Terytorialnego Województwa Podlaskiego. Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa 2000 r.





## Rozdział VIII

### Efekty realizacji projektów rozwoju sieci drogowej

#### 1. Korzysci społeczne i ekonomiczne

Precyzyjna ocena efektów modernizacji i rozbudowy sieci drogowej jest trudna do oszacowania. Można jednak określić dość szczegółowo zakres korzyści społecznych i ekonomicznych jakie wiążą się z realizacją planowanych zadań.

Efekty modernizacji i rozbudowy dróg podzielić można na dwie podstawowe grupy:

- A. Efekty występujące w fazie realizacji zadań.
- B. Efekty, które wystąpią po zrealizowaniu programu rozwoju sieci drogowej.

**Ad A.** Jeżeli chodzi o efekty w fazie realizacji do najważniejszych zaliczyć można następujące:

1. Wzrost zatrudnienia w budownictwie w trakcie realizacji zadań.
2. Wzrost zużycia materiałów budowlanych:
  - miejscowych, z czym również wiąże się wzrost zatrudnienia,
  - pozostałych.
3. Jednoczesne rozwijanie inwestycji towarzyszących.
4. Możliwość szerokiej promocji regionu w kraju i za granicą.

**Ad B.** W odniesieniu do efektów na jakie liczyć można po zrealizowaniu zadań budowlanych do najważniejszych zaliczyć można:

1. Poprawę parametrów sieci drogowej.
2. Skrócenie czasu przejazdu oraz zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów (kosztów użytkowników dróg).
3. Poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (zmniejszenie wypadkowości).
4. Wzrost przewozów tranzytowych międzynarodowych i wewnątrz krajowych poprzez obszar województwa.
5. Wzrost przewozów do i z województwa.
6. Rozwój infrastruktury towarzyszącej z czym wiąże się wzrost zatrudnienia.
  - a) stacje benzynowe,
  - b) parkingi,
  - c) motele,
  - d) gastronomia – handel,
  - e) zaplecze serwisowe.
6. Stworzenie szans aktywizacji nowych miejscowości, zwłaszcza mniejszych znajdujących się na uboczu życia gospodarczego.
7. Wzrost mobilności ludności:
  - siły roboczej,
  - uczniów,
  - pozostałe przewozy.
  - możliwość rozwoju turystyki
8. Możliwość rozwoju turystyki i zwiększenia zatrudnienia przy obsłudze turystycznej:

- lepsza dostępność obszarów i miejscowości turystycznych,
  - rozwój zaplecza turystycznego.
9. Większe możliwości rozwoju rolnictwa, w tym ekologicznego poprzez:
    - przewóz surowców,
    - dostęp do obszarów pozostających na uboczu.
  10. Możliwość rozwoju agroturystyki, wzrostu zatrudnienia i dochodów ludności obszarów wiejskich.
  11. Wzrost dochodów ludności co w konsekwencji przełoży się na wzrost popytu i na pobudzenie wzrostu gospodarczego.
  12. Wzrost bezpieczeństwa ruchu poprzez takie działania jak: ograniczenie dostępności do dróg ekspresowych i klasy GP (poprzez rozbudowę sieci dróg serwisowych i gminnych w celu doprowadzenia do przejrzystego układu tranzytu a ruch lokalny), sygnalizacja, szersze drogi, dwa pasma, skrzyżowania 2-poziomowe, kładki, lepsze oznakowanie dróg.
  13. Częściowe zahamowanie wyludniania się niektórych miejscowości lub przypisanie im nowych funkcji – np. ośrodki, skupiska domków letniskowych.
  14. Ułatwienie dostępu ludności do:
    - systemu szkolnictwa,
    - służby zdrowia,
    - innych funkcji usługowych.
  15. Większe możliwości promocji regionu pod względem:
    - możliwości rozwoju nowych firm,
    - agroturystyki,
    - turystyki „tradycyjnej”.
  16. Wzrost dochodów samorządów.

## **2. Monitoring systemu infrastruktury drogowej**

Samorząd województwa powinien monitorować zarówno realizację programu zintegrowanego rozwoju drogownictwa w województwie, jak i bieżący stan rozwoju systemu infrastruktury transportu drogowego na obszarze województwa.

Zadanie samorządu województwa powinno polegać przede wszystkim na monitorowaniu stanu rozwoju systemu dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, stanu technicznego tych dróg oraz natężenia ruchu na tych drogach.

W tym celu konieczny jest rozwój nowoczesnych systemów informacyjnych umożliwiających dostęp do baz danych. Niezbędne są również współdziałanie i współpraca różnych szczebli samorządowych w procesie gromadzenia, przetwarzania i analizy informacji oraz danych.

Role organu koordynującego i monitorującego pełnić powinien Zarząd Województwa Podlaskiego. W celu spełnienia funkcji monitoringu należy stworzyć system przesyłania informacji i danych przez podmioty samorządowe, gospodarcze i państwowe.

Do podmiotów tych zaliczyć należy w szczególności:

- organy samorządu terytorialnego oraz stowarzyszeń i związków jednostek samorządu terytorialnego w zakresie całokształtu działań podejmowanych w dziedzinie transportu według ich właściwości terytorialnej;
- zarządców dróg: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, powiatowe zarządy dróg, zarządy miast na prawach powiatu: Białegostoku, Łomży i Suwałk;

- Straz Graniczna;
- Jednostki naukowo-badawcze w podmiocie ogółu aspektów teoretycznych dotyczących infrastruktury transportu drogowego oraz badań nateżenia ruchu pojazdów samochodowych na drogach województwa.

Ważnym źródłem informacji będą ponadto dane statystyczne opracowywane przez GUS.

Jednocześnie, Zarząd Województwa Podlaskiego powinien dokonywać systematycznej oceny stopnia realizacji zadań rozwojowych w zakresie infrastruktury drogowej ujętych w strategii średnio- i długoterminowej.

## Podsumowanie

Program zintegrowanego rozwoju drogownictwa w województwie podlaskim do 2005 r. składa się z dwóch części:

1. strategii średnioterminowej obejmującej lata 2002-2005;
2. strategii długoterminowej do roku 2015.

Cele i zadania polityki transportowej w zakresie infrastruktury drogowej są determinowane przez szereg omówionych szczegółowo w opracowaniu czynników natury społecznej, politycznej, gospodarczej i regionalnej.

Celem generalnym Programu jest rozwój systemu infrastruktury transportu drogowego w województwie podlaskim zmierzający do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa, zapewnienia rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, szerokiego włączenia go w system współpracy międzynarodowej (w tym przygranicznej) oraz zabezpieczenia potrzeb komunikacyjnych ludności.

Realizacja strategii średnio- i długoterminowej będzie odbywać się poprzez następujące główne działania inwestycyjno-rozwojowe.

1. budowę i modernizację dróg krajowych;
2. budowę i modernizację dróg wojewódzkich;
3. budowę i modernizację dróg powiatowych i gminnych;
4. przebudowę i modernizację układów drogowych w Białymstoku, Łomży i Suwałkach.

Pełna realizacja Programu rozwoju drogownictwa w województwie podlaskim powinna przynieść szereg korzyści społecznych i ekonomicznych.

## **Zalacznik**

**Prognoza sredniodobowego natezenia ruchu pojazdów samochodowych  
oraz jego struktury na drogach krajowych i wojewódzkich  
w województwie podlaskim  
w latach 2005, 2010 i 2015.**

**Tablica 1**

**Prognoza średniodobowego natężenia ruchu pojazdów samochodowych oraz struktura SDR na drogach krajowych w województwie podlaskim w 2005 r.**

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
1	S 8	granica województwa-Zambrów	8 732	7	4 859	1 074	885	1 793	104	10
		Zambrów (przejście)	15 180	25	11 058	1 397	793	1 708	190	9
		Zambrów-Jezewo Str.	8 389	7	4 890	998	766	1 623	87	18
		Jezewo Str.-Choroszcz	11 340	9	7 405	1 463	722	1 548	180	13
		Choroszcz-Białystok	14 786	12	10 164	1 686	744	1 864	308	8
		Białystok (przejście 1)	5 722	5	3 280	852	473	1 085	24	3
		Białystok (przejście 2)	14 983	12	10 393	1 483	1 224	1 826	37	8
		Białystok (przejście 3)	30 778	26	24 684	2 431	1 433	1 828	359	17
		Białystok-Rybnik	8 039	13	5 933	635	351	955	147	5
		Rybnik-Korycin	5 205	4	3 556	448	157	933	88	19
		Korycin-Suchowola	4 210	4	2 901	366	225	636	60	18
		Suchowola-Augustów	5 723	14	3 952	450	217	984	88	18
		Augustów (przejście 2)	12 613	32	8 488	1 325	539	1 984	210	35
		Augustów (przejście 1)	16 098	26	11 784	1 472	536	1 941	313	26
		Augustów-Olszanka	8 864	14	6 173	845	430	1 315	78	9
		Olszanka-Suwałki	6 607	11	3 696	694	301	1 818	83	4
		Suwałki-Szypliszki	4 084	14	1 780	352	205	1 659	65	9
		Szypliszki-granica Państwa	3 119	16	1 320	277	109	1 341	47	9
2	S 19	granica Państwa-Sokółka	2 952	52	2 563	142	34	126	22	13
		Sokółka (przejście 2)	3 888	19	3 191	182	148	296	39	13
		Sokółka (przejście 1)	10 327	33	8 808	640	266	385	167	28
		Sokółka-Wasilków	6 266	15	4 960	413	227	520	128	3
		Wasilków-Białystok	7 613	27	5 747	620	434	501	279	5
		Białystok (przejście D)	15 834	13	12 802	1 314	587	528	581	9

Tablica 1 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
2	S 19	Białystok (przejście C)	31 751	53	27 051	2 191	874	629	953	0
		Białystok (przejście B)	22 992	38	19 296	1 747	873	623	402	13
		Białystok (przejście A)	21 373	36	17 535	1 817	913	668	392	12
		Białystok-Zabludów	9 596	16	7 404	902	438	588	243	5
		Zabludów-Płoski	3 728	3	2 627	353	221	436	77	11
		Płoski-Bielsk Podlaski	6 424	15	4 685	822	412	368	98	24
		Bielsk Podlaski (przejście)	43 447	56	40 677	1 183	511	770	213	37
		Bielsk Podlaski-Bocki	3 868	10	2 779	397	221	368	73	20
		Bocki-Siemiatycze	3 126	3	1 988	326	212	504	73	20
		Siemiatycze (przejście)	7 368	18	5 789	648	280	584	37	12
3	16	Siemiatycze-granica województwa	4 069	13	2 518	571	263	628	54	22
		granica województwa-Augustów	3 562	24	2 796	299	158	181	98	6
		Augustów-Pomorze	2 990	8	2 445	352	57	46	79	3
		Pomorze-Pockuny	1 108	3	860	166	5	4	62	8
4	61	Pockuny-granica Państwa	2 531	55	1 693	623	17	5	120	18
		granica województwa-Lomza	5 399	9	3 570	683	347	689	84	17
		Lomza-Kisielnica	9 402	8	6 655	1 054	510	920	235	20
		Kisielnica-Stawiski	6 466	16	4 371	763	381	795	97	43
		Stawiski-Szczuczyn	5 123	8	2 966	806	303	909	97	34
		Szczuczyn-Grajewo	6 902	12	4 588	658	505	984	128	27
		Grajewo (przejście)	7 072	12	4 635	778	363	1 135	130	19
5	58	Grajewo-Rajgród	4 859	12	3 253	511	254	731	80	18
		Rajgród-Augustów	5 665	14	3 536	470	307	1 186	127	25
6	62	granica województwa-Szczuczyn	2 239	7	1 659	184	98	229	56	6
7	63	granica województwa-Siemiatycze	1 673	3	1 296	131	81	99	38	25
7	63	granica województwa-Kolno	2 756	7	2 200	182	123	170	63	11

Tablica 1 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
7	63	Kolno-Kisielnica	4 891	22	3 905	390	207	179	134	54
		Lomza-Zambrów	4 547	11	3 579	485	204	166	84	18
		Zambrów-granica województwa	3 931	9	3 180	292	180	186	57	27
		granica województwa-Czyzew	3 931	9	3 180	292	180	186	57	27
		Czyzew-granica województwa	2 292	11	1 705	227	144	153	17	35
8	64	Piatnica-Strekowa Góra	2 665	5	1 870	361	169	150	62	48
		Strekowa Góra-Jezewo Str.	2 345	2	1 756	260	143	120	55	9
9	65	Grajewo (przejscie)	7 072	12	4 635	778	363	1 135	130	19
		Grajewo-Monki	3 613	13	2 640	334	181	403	31	11
		Monki (przejscie)	8 195	36	6 595	674	246	460	79	105
		Monki-Dobrzyniewo	5 008	4	3 891	440	242	329	91	11
		Dobrzyniewo-Fasty	7 088	12	5 623	613	282	406	144	8
		Fasty-Bialystok	13 692	11	10 602	1 876	520	428	240	15
		Bialystok-Widly	3 850	6	2 952	242	190	398	58	4
Widly-granica Panstwa	995	12	699	65	27	171	8	13		
10	66	Zambrów-Wysokie Maz.	3 445	8	2 424	316	218	419	42	18
		Wysokie Maz. (przejscie)	5 781	19	4 568	530	258	329	52	25
		Wysokie Maz.-Szepietowo	4 191	7	3 164	354	230	356	55	25
		Szepietowo-Bransk	1 019	6	682	90	71	135	9	26
		Bransk-Lubin Kosc.	1 946	5	1 389	173	131	180	37	31
		Lubin Kosc.-Bielsk Podlaski	2 975	10	2 245	246	156	231	67	20
		Bielsk Podlaski-Kleszczele	1 791	14	1 563	101	52	30	16	15
Kleszczele-granica Panstwa	1 422	7	1 285	49	30	40	2	9		

Zródło: Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020, Transprojekt - Warszawa.



**Tablica 2**

**Prognoza średniodobowego natężenia ruchu pojazdów samochodowych oraz struktura SDR na drogach krajowych w województwie podlaskim w 2010 r.**

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
1	S 8	granica województwa-Zambrów	10 593	7	6 078	1 253	993	2 151	104	7
		Zambrów (przejście)	18 596	25	13 805	1 630	891	2 049	190	6
		Zambrów-Jezewo Str.	10 623	7	6 545	1 165	860	1 947	87	12
		Jezewo Str.-Choroszcz	13 892	9	9 321	1 707	810	1 857	180	8
		Choroszcz-Białystok	18 113	12	12 748	1 967	836	2 237	308	5
		Białystok (przejście 1)	7 009	5	4 151	994	531	1 302	24	2
		Białystok (przejście 2)	18 354	12	13 003	1 730	1 375	2 192	37	5
		Białystok (przejście 3)	37 703	26	30 669	2 836	1 609	2 193	359	11
		Białystok-Rybnik	9 848	13	7 404	741	394	1 146	147	3
		Rybnik-Korycin	6 531	4	4 608	522	177	1 119	88	13
		Korycin-Suchowola	5 160	4	3 641	427	252	764	60	12
		Suchowola-Augustów	7 160	14	5 097	525	243	1 181	88	12
		Augustów (przejście 2)	15 451	32	10 654	1 546	605	2 381	210	23
		Augustów (przejście 1)	20 106	26	15 100	1 718	602	2 330	313	17
		Augustów-Olszanka	11 150	14	8 005	986	483	1 578	78	6
		Olszanka-Suwalki	8 094	11	4 669	809	338	2 181	83	3
		Suwalki-Szypłiszki	5 002	14	2 286	410	230	1 991	65	6
Szypłiszki-granica Państwa	3 821	16	1 696	323	123	1 610	47	6		
2	S 19	granica Państwa-Sokółka	3 616	52	3 178	165	38	152	22	9
		Sokółka (przejście 2)	4 763	19	3 962	213	166	356	39	8
		Sokółka (przejście 1)	12 935	33	11 211	746	298	462	167	18
		Sokółka-Wasilków	7 778	15	6 271	482	256	624	128	2
		Wasilków-Białystok	8 875	27	6 752	724	488	602	279	3
		Białystok (przejście D)	19 397	13	15 972	1 533	659	633	581	6

Tablica 2 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
2	S 19	Białystok (przejście C)	38 895	53	33 596	2 556	982	755	953	0
		Białystok (przejście B)	28 165	38	23 952	2 038	980	747	402	8
		Białystok (przejście A)	26 182	36	21 800	2 120	1 025	801	392	8
		Białystok-Zabludów	11 930	16	9 417	1 053	492	705	243	4
		Zabludów-Płoski	4 449	3	3 178	412	248	524	77	7
		Płoski-Bielsk Podlaski	8 082	15	6 091	959	462	441	98	16
		Bielsk Podlaski (przejście)	16 473	56	13 302	1 380	573	924	213	25
		Bielsk Podlaski-Bocki	4 628	10	3 380	463	248	441	73	13
		Bocki-Siemiatycze	3 823	3	2 509	381	238	605	73	14
		Siemiatycze (przejście)	9 026	18	7 191	756	315	701	37	8
		Siemiatycze-granica województwa	5 032	13	3 235	666	296	753	54	15
3	16	granica województwa-Augustów	4 363	24	3 492	349	178	218	98	4
		Augustów-Pomorze	3 522	8	2 903	410	64	56	79	2
		Pomorze-Pockuny	1 357	3	1 084	193	5	5	62	5
		Pockuny-granica Państwa	3 100	55	2 161	727	19	6	120	12
4	61	granica województwa-Lomza	6 713	9	4 596	797	389	827	84	11
		Lomza-Kisielnica	11 517	8	8 355	1 229	572	1 104	235	14
		Kisielnica-Stawiski	7 920	16	5 506	890	428	954	97	29
		Stawiski-Szczuczyn	6 324	8	3 825	941	340	1 091	97	22
		Szczuczyn-Grajewo	8 387	12	5 714	767	567	1 181	128	18
		Grajewo (przejście)	8 663	12	5 832	907	407	1 362	130	13
		Grajewo-Rajgród	6 027	12	4 164	596	285	878	80	12
Rajgród-Augustów	6 940	14	4 465	549	344	1 424	127	17		
5	58	granica województwa-Szczuczyn	2 743	7	2 077	214	110	275	56	4
6	62	granica województwa-Siemiatycze	2 049	3	1 628	153	91	119	38	17
7	63	granica województwa-Kolno	3 338	7	2 706	213	138	204	63	7

Tablica 2 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
7	63	Kolno-Kisielnica	5 739	22	4 644	455	233	215	134	36
		Lomza-Zambrów	5 557	11	4 455	566	229	200	84	12
		Zambrów-granica województwa	4 934	9	4084	340	202	224	57	18
		granica województwa-Czyzew	4 934	9	4 084	340	202	224	57	18
		Czyzew-granica województwa	2 808	11	2 148	265	161	183	17	23
8	64	Piatnica-Strekowa Góra	3 178	5	2 289	421	189	180	62	32
		Strekowa Góra-Jezewo Str.	2 822	2	2 201	304	160	144	5	6
9	65	Grajewo (przejście)	8 663	12	5 832	907	407	1 362	130	13
		Grajewo-Monki	4 317	13	3 190	389	204	483	31	7
		Monki (przejście)	9 673	36	7 873	787	276	552	79	70
		Monki-Dobrzyniewo	5 996	4	4 714	514	271	395	91	7
		Dobrzyniewo-Fasty	8 587	12	6 907	715	316	488	144	5
		Fasty-Białystok	16 773	11	13 227	2 188	584	513	240	10
		Białystok-Widly	4 716	6	3 675	283	214	477	58	3
		Widly-granica Państwa	1 219	12	878	76	31	206	8	8
10	66	Zambrów-Wysokie Maz.	4 325	8	3 148	368	244	503	42	12
		Wysokie Maz. (przejście)	7 203	19	5 812	619	289	395	52	17
		Wysokie Maz.-Szepietowo	5 203	7	4024	413	259	428	55	17
		Szepietowo-Bransk	1 195	6	817	105	79	162	9	17
		Bransk-Lubin Kosc.	2 384	5	1 756	202	147	216	37	21
		Lubin Kosc.-Bielsk Podlaski	3 631	10	2 801	287	175	278	67	13
		Bielsk Podlaski-Kleszczele	2 102	14	1 849	118	59	36	16	10
		Kleszczele-granica Państwa	1 742	7	1 589	57	33	48	2	6

Zródło: Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020, Transprojekt - Warszawa.

**Tablica 3**

**Prognoza średniodobowego natężenia ruchu pojazdów samochodowych oraz struktura SDR na drogach krajowych w województwie podlaskim w 2015 r.**

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
1	S 18	granica województwa-Zambrów	12 498	7	7 347	1 432	1 094	2 510	104	4
		Zambrów (przejście)	22 138	25	16 685	1 862	981	2 391	190	4
		Zambrów-Jezewo Str.	12 922	7	8 269	1 331	948	2 272	87	8
		Jezewo Str.-Choroszcz	16 538	9	11 333	1 950	893	2 167	180	6
		Choroszcz-Białystok	21 564	12	15 463	2 248	921	2 609	308	3
		Białystok (przejście 1)	8 344	5	5 074	1 136	585	1 519	24	1
		Białystok (przejście 2)	21 851	12	15 750	1 978	1 514	2 557	37	3
		Białystok (przejście 3)	44 884	26	36 918	3 242	1 772	2 559	359	8
		Białystok-Rybnik	11 723	13	8 944	846	434	1 337	147	2
		Rybnik-Korycin	7 895	4	5 697	597	195	1 306	88	8
		Korycin-Suchowola	6 134	4	4 405	488	278	891	60	8
		Suchowola-Augustów	8 637	14	6 282	600	268	1 377	88	8
		Augustów (przejście 2)	18 394	32	12 927	1 766	667	2 777	210	15
		Augustów (przejście 1)	24 224	26	18 530	1 963	663	2 718	313	11
		Augustów-Olszanka	13 501	14	9 906	1 126	532	1 841	78	4
		Olszanka-Suwałki	9 636	11	5 698	925	372	2 545	83	2
		Suwałki-Szypłiszki	5 955	14	2 827	469	254	2 322	65	4
Szypłiszki-granica Państwa	4 548	16	2 098	370	135	1 878	47	4		
2	S 19	granica Państwa-Sokółka	4 305	52	3 817	189	42	177	22	6
		Sokółka (przejście 2)	5 670	19	4 765	243	183	415	39	6
		Sokółka (przejście 1)	15 616	33	13 683	853	329	539	167	12
		Sokółka-Wasilków	9 329	15	7 625	550	282	728	128	1
		Wasilków-Białystok	10 158	27	7 784	827	537	702	279	2
		Białystok (przejście D)	23 091	13	19 276	1 752	726	739	581	4

Tablica 3 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
2	S 19	Białystok (przejście C)	46 303	53	40 414	2 922	1 081	880	953	0
		Białystok (przejście B)	33 530	38	28 802	2 330	1 080	872	402	6
		Białystok (przejście A)	31 169	36	26 250	2 422	1 129	935	392	5
		Białystok-Zabludów	14 326	16	11 498	1 203	541	823	243	2
		Zabludów-Płoski	5 185	3	3 745	470	274	611	77	5
		Płoski-Bielsk Podlaski	9 787	15	7 544	1 096	509	515	98	10
		Bielsk Podlaski (przejście)	19 611	56	16 038	1 578	632	1 078	213	16
		Bielsk Podlaski-Bocki	5 404	10	3 993	530	274	515	73	9
		Bocki-Siemiatycze	4 538	3	3 051	435	262	705	73	9
		Siemiatycze (przejście)	10 745	18	8 657	864	347	817	37	5
3	16	Siemiatycze-granica województwa	6 020	13	3 976	762	326	879	54	10
		granica województwa-Augustów	5 194	24	4 221	398	196	254	98	3
		Augustów-Pomorze	4 064	8	3 371	469	71	65	79	1
		Pomorze-Pockuny	1 615	3	1 315	221	6	5	62	3
4	61	Pockuny-granica Państwa	3 691	55	2 650	830	21	7	120	8
		granica województwa-Lomza	8 062	9	5 658	910	429	964	84	8
		Lomza-Kisielnica	13 711	8	10 136	1 405	630	1 288	235	9
		Kisielnica-Stawiski	9 429	16	6 695	1 018	471	1 113	97	19
		Stawiski-Szczuczyn	7 556	8	4 714	1 075	375	1 272	97	15
		Szczuczyn-Grajewo	9 908	12	6 877	877	625	1 377	128	12
		Grajewo (przejście)	10 313	12	7 089	1 037	448	1 589	130	8
		Grajewo-Rajgród	7 226	12	5 106	682	314	1 024	80	8
Rajgród-Augustów	8 262	14	5 443	627	379	1 661	127	11		
5	58	granica województwa-Szczuczyn	3 266	7	2 514	245	121	320	56	3
6	62	granica województwa-Siemiatycze	2 440	3	1 976	174	100	138	38	11
7	63	granica województwa-Kolno	3 933	7	3 225	243	152	238	63	5

Tablica 3 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
7	63	Kolno-Kisielnica	6 602	22	5 395	520	257	250	134	24
		Lomza-Zambrów	6 592	11	5 358	646	252	233	84	8
		Zambrów-granica województwa	5 966	9	5 015	389	223	261	57	12
		granica województwa-Czyzew	5 966	9	5 015	389	223	261	57	12
		Czyzew-granica województwa	3 343	11	2 606	302	178	214	17	15
8	64	Piatnica-Strekowa Góra	3 701	5	2 712	482	209	210	62	21
		Strekowa Góra-Jezewo Str.	3 420	2	2 668	347	176	168	55	4
9	65	Grajewo (przejście)	10 313	12	7 089	1 037	448	1 589	130	8
		Grajewo-Monki	5 036	13	3 754	445	224	564	31	5
		Monki (przejście)	11 179	36	9 170	899	305	644	79	46
		Monki-Dobrzyniewo	7 005	4	5 559	587	299	460	91	5
		Dobrzyniewo-Fasty	10 121	12	8 227	818	348	569	144	3
		Fasty-Białystok	19 968	11	15 967	2 501	643	599	240	7
		Białystok-Widły	5 614	6	4 433	323	235	557	58	2
Widły-granica Państwa	1 451	12	1 065	86	34	240	8	6		
10	66	Zambrów-Wysokie Maz.	5 230	8	3 896	421	269	586	42	8
		Wysokie Maz. (przejście)	8 664	19	7 096	707	319	460	52	11
		Wysokie Maz.-Szepietowo	6 242	7	4 913	472	285	499	55	11
		Szepietowo-Bransk	1 374	6	952	120	87	189	9	11
		Bransk-Lubin Kosc.	2 839	5	2 139	230	162	252	37	14
		Lubin Kosc.-Bielsk Podlaski	4 303	10	3 372	328	193	324	67	9
		Bielsk Podlaski-Kleszczele	2 418	14	2 141	134	65	42	16	6
Kleszczele-granica Państwa	2 074	7	1 902	66	37	56	2	4		

Zródło: Prognoza ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2020, Transprojekt - Warszawa.

**Tablica 4**

**Prognoza sredniodobowego natezenia ruchu pojazdów samochodowych oraz struktura SDR na drogach wojewódzkich w województwie podlaskim w 2005 r.**

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepa		
1	640	droga nr 19-Radziwillówka	<b>949</b>	6	735	92	31	15	53	17
		Radziwillówka-granica Panstwa	<b>496</b>	5	358	48	10	14	45	16
2	645	granica woj.-Kuzie	<b>1274</b>	5	1008	98	70	56	24	14
		Kuzie-Nowogród	<b>2253</b>	8	1905	134	75	79	38	14
		Nowogród-Lomza	<b>3796</b>	6	3354	154	99	81	67	34
3	647	granica woj.-Turosl	<b>820</b>	33	636	56	19	24	21	30
		Turosl-Kolno	<b>1434</b>	19	1062	94	73	54	52	80
		Kolno-Stawiski	<b>1153</b>	13	817	133	40	38	17	96
4	648	Morgowniki-Korzeniste	<b>1346</b>	24	1000	<b>132</b>	76	<b>61</b>	24	<b>28</b>
		Korzeniste-Stawiski	<b>464</b>	10	335	59	12	9	9	30
		Stawiski-Przytuly	<b>862</b>	14	596	93	39	31	18	71
		Nowogród-Miastkowo	<b>751</b>	7	628	33	20	19	13	32
5	651	granica woj.-Szypliszki	<b>1225</b>	67	938	65	13	5	25	112
		Szypliszki-Sejwy	<b>1011</b>	26	828	74	25	17	20	20
		Sejwy-Sejny	<b>510</b>	22	350	53	29	17	15	24
6	652	granica woj.-Suwalki	<b>714</b>	20	515	81	41	22	26	9
7	653	granica woj.-Suwalki	<b>2765</b>	40	2147	214	120	134	58	51
		Suwalki-Sejny	<b>2223</b>	13	2019	91	35	13	36	17
		Sejny (przejście)	<b>4003</b>	51	3623	191	60	20	37	22
		Sejny-Pockuny	<b>1156</b>	12	1042	47	17	5	18	15
8	655	granica woj.-Suwalki	<b>1390</b>	30	1115	71	31	58	54	32
		Rutka Tartak-Suwalki	<b>2625</b>	18	2408	78	44	13	40	24
9	658	Kudelicze-Kajanka	416	brak danych						
10	659	Topczewo-Dabrówka K.	416	brak danych						
11	663	Sejny-Giby	<b>1551</b>	10	1424	45	30	10	10	22

Tablica 4 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
12	664	Raczki-Augustów	<b>2264</b>	11	1933	121	78	53	38	29
		Augustów-Lipsk	<b>1358</b>	32	1158	<b>76</b>	25	<b>36</b>	23	<b>6</b>
		Lipsk-granica Państwa	<b>701</b>	30	539	38	11	17	33	33
13	668	Piatnica-Jedwabne	<b>2021</b>	5	1689	174	56	28	48	22
		Jedwabne-Przytuly	<b>917</b>	6	761	59	25	15	19	32
		Przytuly-Osowiec	<b>686</b>	16	523	41	14	10	18	63
14	670	Osowiec-Dolistowo	<b>1005</b>	7	698	126	47	50	18	59
		Dolistowo-Suchowola	<b>717</b>	15	541	55	9	12	13	72
		Suchowola-Dabrowa Białostocka	<b>1134</b>	12	885	88	65	14	19	51
		Dabrowa Białostocka-granica Państwa	<b>664</b>	14	543	33	7	10	21	36
15	671	Korycin-Jasionówka	<b>568</b>	5	450	39	17	17	15	25
		Jasionówka-Knyszyn	<b>1603</b>	12	1342	96	31	26	34	62
		Knyszyn-Tykocin	<b>1798</b>	6	1523	69	62	72	24	42
		Tykocin-Jezewo Stare	<b>1169</b>	7	947	84	32	34	32	33
		Jezewo Stare-Sokoly	<b>1298</b>	21	1042	80	42	24	15	74
		Korycin-Sokolany	<b>743</b>	11	535	80	21	26	42	29
16	673	Lipsk-Dabrowa Białostocka	<b>1487</b>	19	1004	192	84	90	53	45
		Dabrowa Białostocka-Sokolany	<b>1574</b>	5	1272	87	75	42	49	43
		Dabrowa Białostocka (przejście)	<b>1928</b>	19	1685	95	40	28	39	22
		Sokolany-Sokółka	<b>3562</b>	12	3071	201	109	73	60	35
17	674	Sokółka-Krynki	<b>1208</b>	21	838	158	56	23	68	43
18	676	Białystok-Sokolda	<b>4003</b>	10	3442	202	104	43	199	3
		Sokolda-granica Państwa	<b>1036</b>	13	814	104	39	27	22	18
19	677	Lomza-Sniadowo	<b>7119</b>	6	5844	487	278	334	132	38
		Sniadowo-granica woj.	<b>6172</b>	5	4797	428	304	476	130	33
20	678	Białystok-Tolcze	<b>11613</b>	20	9839	862	367	125	391	9
		Tolcze-Roszki Wodzki	<b>1456</b>	9	1192	<b>107</b>	56	<b>31</b>	27	<b>33</b>



Tablica 4 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
20	678	Roszki-Wodzki-Sokoly	2478	4	2072	160	92	114	17	19
		Sokoly-Wysokie Maz.	4220	14	3502	251	220	169	39	25
21	679	Lomza-Mezenin	631	3	433	85	45	26	15	24
22	681	Roszki-Wodzki-Lapy	2260	8	1984	107	70	59	17	15
		Lapy-Posvietne	1632	4	1368	120	49	42	29	21
		Posvietne-Topczewo	1418	20	1051	116	54	63	43	71
		Topczewo-Bransk	1196	18	901	86	51	26	41	74
		Bransk-Ciechanowiec	3824	16	3337	261	85	34	42	50
23	682	Lapy (przejście)	3677	12	3261	226	59	29	74	17
		Lapy-Tolcze	3714	6	3167	382	76	68	9	5
24	685	Zabludów-Narew	2339	10	2065	86	43	68	45	22
		Narew-Makówka	2108	12	1700	186	76	70	44	21
		Makówka-Nowosady	1929	8	1612	141	54	70	37	7
		Nowosady-Hajnówka	3575	21	3049	227	79	101	60	38
		Hajnówka-Kleszczele	1615	15	1387	79	49	31	20	34
25	686	droga nr 66-Michalowo	489	4	382	45	23	10	18	7
		Michalowo-granica Panstwa	1292	32	974	104	53	28	49	52
26	687	Jaruszkowy Gród-Narewka	976	25	730	114	33	19	14	42
		Narewka-Nowosady	1227	25	933	105	47	60	32	24
27	689	Bielsk Podlaski-Dzieciolowo	1384	13	1067	132	56	60	38	17
		Dzieciolowo-Hajnówka	3569	18	3132	148	60	94	87	30
		Hajnówka (przejście)	9921	75	8814	698	129	58	117	30
		Hajnówka-granica Panstwa	1380	22	1098	109	45	14	67	24
28	690	Czyzew-granica woj.	1222	2	938	113	77	32	25	34
		granica woj.-Ciechanowiec	1222	2	938	113	77	32	25	34
		Ciechanowiec-Moczydly	1329	4	972	112	81	95	29	37
		Moczydly-Skiwy	1132	8	895	67	32	46	50	33

Tablica 4 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
28	690	Skiwy-Siemiatycze	<b>1646</b>	1	1342	118	64	74	40	7
29	693	Kleszczele-Milejczyce	<b>981</b>	12	736	66	49	53	24	42
		Milejczyce-Siemiatycze	<b>1488</b>	18	1167	115	45	68	48	26
30	694	granica woj.-Ciechanowiec	<b>970</b>	2	782	79	36	37	20	14

Zródło: Obliczenia własne.

**Tablica 5**

**Prognoza sredniodobowego natezenia ruchu pojazdów samochodowych oraz struktura SDR na drogach wojewódzkich w województwie podlaskim w 2010 r.**

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
1	640	droga nr 19-Radziwillówka	<b>1 149</b>	6	898	125	34	17	53	16
		Radziwillówka-granica Panstwa	<b>601</b>	5	444	65	11	16	45	15
2	645	granica woj.-Kuzie	<b>1 543</b>	5	1 227	132	77	65	24	13
		Kuzie-Nowogród	<b>2 728</b>	8	2 314	182	83	91	38	12
		Nowogród-Lomza	<b>4 596</b>	6	4 079	209	110	94	67	31
3	647	granica woj.-Turosl	<b>992</b>	33	786	77	21	28	21	27
		Turosl-Kolno	<b>1 736</b>	19	1 322	128	80	63	52	72
		Kolno-Stawiski	<b>1 396</b>	13	1 011	180	44	44	17	87
4	648	Morgowniki-Korzeniste	<b>1 629</b>	24	1 222	179	84	<b>71</b>	24	<b>25</b>
		Korzeniste-Stawiski	<b>562</b>	10	412	80	13	11	9	27
		Stawiski-Przytuly	<b>1 044</b>	14	742	126	43	36	18	65
		Nowogród-Miastkowo	<b>909</b>	7	772	45	22	22	13	29
5	651	granica woj.-Szypliszki	<b>1 483</b>	67	1 182	88	15	5	25	101
		Szypliszki-Sejwy	<b>1 224</b>	26	1 011	101	28	20	20	18
		Sejwy-Sejny	<b>617</b>	22	435	72	32	20	15	21
6	652	granica woj.-Suwalki	<b>864</b>	20	629	110	45	26	26	8
7	653	granica woj.-Suwalki	<b>3 348</b>	40	2 625	291	133	156	58	46
		Suwalki-Sejny	<b>2 692</b>	13	2 451	123	39	15	36	16
		Sejny (przejście)	<b>4 846</b>	51	4 391	259	66	23	37	20
		Sejny-Pockuny	<b>1 399</b>	12	1 268	64	18	5	18	14
8	655	granica woj.-Suwalki	<b>1 683</b>	30	1 373	96	34	67	54	29
		Rutka Tartak-Suwalki	<b>3 178</b>	18	2 929	105	49	15	40	22
9	658	Kudelicze-Kajanka	<b>503</b>	brak danych						
10	659	Topczewo-Dabrówka K.	<b>503</b>	brak danych						
11	663	Sejny-Giby	<b>1 878</b>	10	1 733	61	33	12	10	20

Tablica 5 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
12	664	Raczki-Augustów	<b>2 741</b>	11	2 353	164	87	62	38	26
		Augustów-Lipsk	<b>1 644</b>	32	1 410	104	28	<b>42</b>	23	<b>6</b>
		Lipsk-granica Państwa	<b>848</b>	30	673	51	12	20	33	29
13	668	Piatnica-Jedwabne	<b>2 448</b>	5	2 044	236	62	32	48	20
		Jedwabne-Przytuly	<b>1 110</b>	6	931	80	28	17	19	29
		Przytuly-Osowiec	<b>831</b>	16	656	56	16	12	18	57
14	670	Osowiec-Dolistowo	<b>1 217</b>	7	858	171	52	58	18	53
		Dolistowo-Suchowola	<b>869</b>	15	677	75	10	13	13	65
		Suchowola-Dabrowa Białostocka	<b>1 373</b>	12	1 089	120	72	16	19	46
		Dabrowa Białostocka-granica Państwa	<b>804</b>	14	672	45	7	12	21	33
15	671	Korycin-Jasionówka	<b>687</b>	5	553	53	18	20	15	23
		Jasionówka-Knyszyn	<b>1 941</b>	12	1 644	131	34	30	34	56
		Knyszyn-Tykocin	<b>2 177</b>	6	1 863	94	68	83	24	38
		Tykocin-Jezewo Stare	<b>1 415</b>	7	1 158	113	35	39	32	30
		Jezewo Stare-Sokoly	<b>1 572</b>	21	1 286	109	46	28	15	67
		Korycin-Sokolany	<b>900</b>	11	660	109	23	30	42	26
16	673	Lipsk-Dabrowa Białostocka	<b>1 800</b>	19	1 230	260	93	105	53	41
		Dabrowa Białostocka-Sokolany	<b>1 905</b>	5	1 563	118	83	48	49	39
		Dabrowa Białostocka (przejście)	<b>2 334</b>	19	2 051	129	44	32	39	20
		Sokolany-Sokółka	<b>4 313</b>	12	3 731	273	121	85	60	32
17	674	Sokółka-Krynki	<b>1 463</b>	21	1 031	214	62	27	68	39
18	676	Białystok-Sokolda	<b>4 846</b>	10	4 196	275	115	50	199	2
		Sokolda-granica Państwa	<b>1 254</b>	13	989	140	43	31	22	16
19	677	Lomza-Sniadowo	<b>8 620</b>	6	7 092	661	307	387	132	34
		Sniadowo-granica woj.	<b>7 474</b>	5	5 841	581	335	552	130	29
20	678	Białystok-Tolcze	<b>14 061</b>	20	11 922	1 170	405	145	391	8
		Tolcze-Roszki Wodzki	<b>1 763</b>	9	1 453	145	62	<b>36</b>	27	<b>30</b>

Tablica 5 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
20	678	Roszki-Wodzki-Sokoly	<b>3 000</b>	4	2 512	217	101	132	17	17
		Sokoly-Wysokie Maz.	<b>5 109</b>	14	4 255	340	243	196	39	23
21	679	Lomza-Mezenin	<b>764</b>	3	529	115	50	30	15	22
22	681	Roszki-Wodzki-Lapy	<b>2 737</b>	8	2 407	145	77	69	17	14
		Lapy-Poswietne	<b>1 976</b>	4	1 659	163	54	48	29	19
		Poswietne-Topczewo	<b>1 717</b>	20	1 299	158	60	73	43	65
		Topczewo-Bransk	<b>1 448</b>	18	1 120	117	56	30	41	67
		Bransk-Ciechanowiec	<b>4 631</b>	16	4 040	354	94	39	42	45
23	682	Lapy (przejście)	<b>4 452</b>	12	3 946	306	65	34	74	16
		Lapy-Tolcze	<b>4 497</b>	6	3 795	519	84	79	9	5
24	685	Zabludów-Narew	<b>2 832</b>	10	2 514	117	48	79	45	20
		Narew-Makówka	<b>2 553</b>	12	2 061	252	84	<b>81</b>	44	<b>19</b>
		Makówka-Nowosady	<b>2 335</b>	8	1 952	192	60	81	37	7
		Nowosady-Hajnówka	<b>4 329</b>	21	3 701	308	88	117	60	34
		Hajnówka-Kleszczęle	<b>1 956</b>	15	1 693	107	54	36	20	31
25	686	droga nr 66-Michalowo	<b>592</b>	4	466	61	26	12	18	7
		Michalowo-granica Panstwa	<b>1 565</b>	32	1 205	140	59	32	49	47
26	687	Jaruszkowy Gród-Narewka	<b>1 182</b>	25	893	155	37	22	14	38
		Narewka-Nowosady	<b>1 486</b>	25	1 142	142	52	70	32	22
27	689	Bielsk Podlaski-Dzieciolowo	<b>1 675</b>	13	1 298	179	62	70	38	16
		Dzieciolowo-Hajnówka	<b>4 321</b>	18	3 814	201	66	<b>109</b>	87	27
		Hajnówka (przejście)	<b>12 012</b>	75	10 637	947	143	67	117	<b>27</b>
		Hajnówka-granica Panstwa	<b>1 671</b>	22	1 345	148	50	16	67	22
28	690	Cyzew-granica woj.	<b>1 480</b>	2	1 146	153	85	38	25	31
		granica woj.-Ciechanowiec	<b>1 480</b>	2	1 146	153	85	38	25	31
		Ciechanowiec-Moczydly	<b>1 609</b>	4	1 192	152	89	110	29	33
		Moczydly-Skiwy	<b>1 370</b>	8	1 102	91	35	54	50	30

Tablica 5 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
28	690	Skiwy-Siemiatycze	<b>1 993</b>	1	1 629	160	71	86	40	7
29	693	Kleszczele-Milejczyce	<b>1 188</b>	12	909	89	54	62	24	38
		Milejczyce-Siemiatycze	<b>1 802</b>	18	1 427	156	50	79	48	24
30	694	granica woj.-Ciechanowiec	<b>1 175</b>	2	950	107	40	43	20	12

Zródło: Obliczenia własne.

**Tablica 6**

**Prognoza sredniodobowego natezenia ruchu pojazdów samochodowych oraz struktura SDR na drogach wojewódzkich w województwie podlaskim w 2015 r.**

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
1	640	droga nr 19-Radziwillówka	<b>1 345</b>	6	1 023	191	38	20	53	14
		Radziwillówka-granica Panstwa	<b>704</b>	5	509	100	12	19	45	13
2	645	granica woj.-Kuzie	<b>1 806</b>	5	1 402	203	85	75	24	12
		Kuzie-Nowogród	<b>3 193</b>	8	2 659	279	92	106	38	11
		Nowogród-Lomza	<b>5 380</b>	6	4 728	321	121	109	67	28
3	647	granica woj.-Turosl	<b>1 162</b>	33	910	118	23	33	21	24
		Turosl-Kolno	<b>2 032</b>	19	1 538	196	89	73	52	65
		Kolno-Stawiski	<b>1 635</b>	13	1 149	277	48	51	17	78
4	648	Morgowniki-Korzeniste	<b>1 907</b>	24	1 386	<b>274</b>	93	<b>83</b>	<b>24</b>	<b>23</b>
		Korzeniste-Stawiski	<b>658</b>	10	465	123	15	12	9	24
		Stawiski-Przytuly	<b>1 222</b>	14	849	194	47	42	18	58
		Nowogród-Miastkowo	<b>1 064</b>	7	900	69	24	25	13	26
5	651	granica woj.-Szypliszki	<b>1 736</b>	67	1 395	135	16	6	25	92
		Szypliszki-Sejwy	<b>1 433</b>	26	1 162	154	31	23	20	16
		Sejwy-Sejny	<b>722</b>	22	497	110	35	23	15	19
6	652	granica woj.-Suwalki	<b>1 012</b>	20	710	169	50	30	26	7
7	653	granica woj.-Suwalki	<b>3 919</b>	40	3 006	446	147	181	58	41
		Suwalki-Sejny	<b>3 151</b>	13	2 839	189	43	17	36	14
		Sejny (przejście)	<b>5 673</b>	51	5 071	397	73	26	37	18
		Sejny-Pockuny	<b>1 638</b>	12	1 471	98	20	6	18	13
8	655	granica woj.-Suwalki	<b>1 970</b>	30	1 597	147	38	78	54	26
		Rutka Tartak-Suwalki	<b>3 720</b>	18	3 410	162	54	17	40	20
9	658	Kudelicze-Kajanka	589	brak danych						
10	659	Topczewo-Dabrówka K.	589	brak danych						
11	663	Sejny-Giby	<b>2 198</b>	10	2 017	93	36	14	10	18

Tablica 6 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
12	664	Raczki-Augustów	<b>3 208</b>	11	2 716	252	96	72	38	24
		Augustów-Lipsk	<b>1 924</b>	32	1 625	<b>159</b>	31	<b>48</b>	<b>23</b>	<b>5</b>
		Lipsk-granica Państwa	<b>993</b>	30	788	78	13	23	33	27
13	668	Piatnica-Jedwabne	<b>2 865</b>	5	2 326	363	69	37	48	18
		Jedwabne-Przytuly	<b>1 300</b>	6	1 075	123	31	20	19	26
		Przytuly-Osowiec	<b>973</b>	16	770	86	17	14	18	52
14	670	Osowiec-Dolistowo	<b>1 424</b>	7	964	262	58	67	18	48
		Dolistowo-Suchowola	<b>1 017</b>	15	788	115	11	16	13	59
		Suchowola-Dabrowa Bialostocka	<b>1 608</b>	12	1 253	184	79	19	19	41
		Dabrowa Bialostocka-granica Państwa	<b>941</b>	14	786	69	8	14	21	30
15	671	Korycin-Jasionówka	<b>805</b>	5	640	81	20	23	15	21
		Jasionówka-Knyszyn	<b>2 273</b>	12	1 903	201	38	34	34	51
		Knyszyn-Tykocin	<b>2 549</b>	6	2 167	145	75	97	24	35
		Tykocin-Jezewo Stare	<b>1 656</b>	7	1 332	174	39	45	32	27
		Jezewo Stare-Sokoly	<b>1 840</b>	21	1 493	167	51	33	15	61
		Korycin-Sokolany	<b>1 054</b>	11	751	167	26	34	42	24
16	673	Lipsk-Dabrowa Bialostocka	<b>2 108</b>	19	1 375	399	102	122	53	37
		Dabrowa Bialostocka-Sokolany	<b>2 230</b>	5	1 812	181	92	56	49	35
		Dabrowa Bialostocka (przejście)	<b>2 732</b>	19	2 372	199	48	37	39	18
		Sokolany-Sokółka	<b>5 048</b>	12	4 297	419	133	98	60	29
17	674	Sokółka-Krynki	<b>1 712</b>	21	1 159	328	69	31	68	35
18	676	Bialystok-Sokolda	<b>5 673</b>	10	4 856	422	127	58	199	2
		Sokolda-granica Państwa	<b>1 468</b>	13	1 120	216	47	36	22	15
19	677	Lomza-Sniadowo	<b>10 090</b>	6	8 119	1 015	339	449	132	31
		Sniadowo-granica woj.	<b>8 748</b>	5	6 684	892	370	640	130	27
20	678	Bialystok-Tolcze	<b>16 460</b>	20	13 630	1 796	447	168	391	7
		Tolcze-Roszki Wodzki	<b>2 064</b>	9	1 667	<b>223</b>	69	<b>42</b>	<b>27</b>	<b>27</b>



Tablica 6 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
20	678	Roszki-Wodzki-Sokoly	3 511	4	2 877	333	112	153	17	16
		Sokoly-Wysokie Maz.	5 981	14	4 890	522	268	227	39	21
21	679	Lomza-Mezenin	894	3	590	176	55	34	15	20
22	681	Roszki-Wodzki-Lapy	3 203	8	2 779	223	85	79	17	13
		Lapy-Poswietne	2 313	4	1 898	250	59	56	29	17
		Poswietne-Topczewo	2 010	20	1 496	243	66	84	43	58
		Topczewo-Bransk	1 695	18	1 301	179	62	34	41	61
		Bransk-Ciechanowiec	5 420	16	4 629	544	104	45	42	41
23	682	Lapy (przejście)	5 212	12	4 531	471	71	39	74	14
		Lapy-Tolcze	5 264	6	4 263	796	93	92	9	4
24	685	Zabludów-Narew	3 315	10	2 919	179	52	92	45	18
		Narew-Makówka	2 988	12	2 341	387	93	93	44	17
		Makówka-Nowosady	2 734	8	2 229	294	66	93	37	6
		Nowosady-Hajnówka	5 067	21	4 249	473	97	136	60	31
		Hajnówka-Kleszczele	2 289	15	1 961	164	59	42	20	28
25	686	droga nr 66-Michalowo	694	4	530	93	28	14	18	6
		Michalowo-granica Panstwa	1 831	32	1 390	216	65	37	49	43
26	687	Jaruszkowy Gród-Narewka	1 384	25	1 008	238	40	25	14	34
		Narewka-Nowosady	1 739	25	1 305	218	58	81	32	20
27	689	Bielsk Podlaski-Dzieciolowo	1 961	13	1 472	274	69	81	38	14
		Dzieciolowo-Hajnówka	5 059	18	4 421	309	73	126	87	24
		Hajnówka (przejście)	14 061	75	12 156	1 453	157	78	117	24
		Hajnówka-granica Panstwa	1 956	22	1 545	228	55	19	67	20
28	690	Cyzew-granica woj.	1 732	2	1 304	235	94	44	25	28
		granica woj.-Ciechanowiec	1 732	2	1 304	235	94	44	25	28
		Ciechanowiec-Moczydly	1 884	4	1 362	233	98	128	29	30
		Moczydly-Skiwy	1 604	8	1 278	140	39	62	50	27

Tablica 6 c.d.

Lp.	Nr drogi	Odcinek	Pojazdy samochodowe ogółem	Rodzajowa struktura ruchu pojazdów samochodowych						
				motocykle	samochody osobowe, mikrobusy	lekkie samochody ciężarowe (dostawcze)	samochody ciężarowe		autobusy	ciągniki rolnicze
							bez przyczepy	z przyczepą		
28	690	Skiwy-Siemiaticze	<b>2 333</b>	1	1 863	245	78	100	40	6
29	693	Kleszczele-Milejczyce	<b>1 390</b>	12	1 052	137	59	72	24	34
		Milejczyce-Siemiaticze	<b>2 109</b>	18	1 635	240	55	92	48	21
30	694	granica woj.-Ciechanowiec	<b>1 375</b>	2	1 084	164	44	50	20	11

Zródło: Obliczenia własne.