

TOR | ZESPÓŁ
DORADCÓW
GOSPODARCZYCH



Analiza dostępności komunikacyjnej regionu Puszczy Białowieskiej

Warszawa – Białystok – Hajnówka, czerwiec 2014



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko



Dofinansowano ze środków Narodowego Funduszu
Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

Opracowanie pt.: „**Analiza dostępności komunikacyjnej regionu Puszczy Białowieskiej**” zostało przygotowane dla Powiatu Hajnowskiego (Zamawiającego) przez konsorcjum następujących Wykonawców :

„Zespół Doradców Gospodarczych TOR”
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
00-095 Warszawa, Pl. Bankowy 2
tel., fax: +48 22 323 77 44 do 46
www.zgdtor.pl zgdtor@zgdtor.net.pl
NIP: 113-20-41-930, KRS: 0000133090
(lider konsorcjum)

„EKOTON”
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
15-472 Białystok, ul. Ciepła 12/4
tel., fax: +48 85 744 67 95
www.ekoton.pl; biuro@ekoton.pl
NIP: 542-30-71-501; KRS:0000298612

Przygotował zespół w składzie:

Bogusław Kowalski – kierownik projektu,
dr Grzegorz Chocian
dr Tomasz Godlewski
Joanna Bartnikiewicz
Beata Gładkowska – Chocian
Agnieszka Łuniewska
Paweł Rydzyński
Piotr Rydzyński

Warszawa – Białystok – Hajnówka, dnia 23 czerwca 2014 r.

Spis treści

STRESZCZENIE	4
1 WPROWADZENIE	5
2 OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W REGIONIE PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ	7
2.1 DROGI KOŁOWE I KOLEJOWE	7
2.2 TRASY ROWEROWE	9
3 GŁÓWNA SIĘĆ I WĘZŁY KOMUNIKACYJNE REGIONU	11
3.1 TRANSPORT DROGOWY	11
3.1.1 Drogi krajowe (międzyregionalne)	12
3.1.2 Drogowy transport tranzytowy – przejścia graniczne	12
3.1.3 Drogi wojewódzkie o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym	12
3.1.4 Inne drogi publiczne	13
3.1.5 Komunikacja miejska	14
3.1.6 Komunikacja autobusowa i mikrobusowa inna, niż komunikacja miejska	14
3.1.6.1 Analiza zasad publikacji rozkładów jazdy przewoźników drogowych	15
3.1.6.2 Lista przewoźników drogowych	17
3.1.6.3 Zakres funkcjonowania przewoźników drogowych	17
3.1.6.4 Ocena oferty publicznego transportu drogowego w powiecie hajnowskim	19
3.1.7 Inwestycje związane z rozbudową sieci drogowej	21
3.1.8 Liczba pojazdów samochodowych, wskaźnik motoryzacji	23
3.1.9 Obciążenie dróg ruchem	24
3.1.10 Wydatki na utrzymanie dróg publicznych	26
3.2 TRANSPORT KOLEJOWY	27
3.2.1 Infrastruktura transportu kolejowego	27
3.2.1.1 Linia kolejowa PKP PLK nr 31	27
3.2.1.2 Linie kolejowe PKP PLK nr nr: 32 i 43	29
3.2.1.3 Najważniejsze stacje normalnotorowe	29
3.2.1.4 Kolejowy transport tranzytowy – przejścia graniczne	30
3.2.1.5 Rejon przeładunkowy „Siemianówka”	30
3.2.1.6 Wąskotorowe koleje leśne Puszczy Białowieskiej	32
3.2.1.7 Linia nr 52 Lewki – Białowieża	32
3.2.1.8 Sieć kolejowa na obszarze Puszczy Białowieskiej i w jej otoczeniu	32
3.2.2 Operatorzy transportu kolejowego	33
3.2.2.1 „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. (PR)	34
3.2.2.2 „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.	37
3.2.2.3 Oferta kolejowych przewozów pasażerskich	38
3.2.2.4 Przewozy towarowe	39
3.2.3 Inwestycje na sieci kolejowej w regionie Puszczy Białowieskiej	40
4 ANALIZA DEMOGRAFICZNA REGIONU PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ	41
4.1 POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE	41
4.2 DANE STATYSTYCZNE	42
5 OCENA DOSTĘPNOŚCI POSZCZEGÓLNYCH MIEJSCOWOŚCI POWIATU HAJNOWSKIEGO DO GŁÓWNYCH MIEJSCOWOŚCI W REGIONIE I STOLICY	53
5.1 DROGOWY TRANSPORT ZBIOROWY I PRYWATNE SAMOCHODY OSOBOWE	53
5.2 TRANSPORT KOLEJOWY	57
5.3 OCENA DOSTĘPNOŚCI PRZY STAŁYCH RELACJACH PODRÓŻY	58
5.3.1 Pojazdy transportu indywidualnego	58
5.3.2 Publiczny transport zbiorowy	58
6 ANALIZA POTRZEB KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW REGIONU NA PODSTAWIE SONDAŻU PRZEPROWADZONEGO WŚRÓD MIESZKAŃCÓW	64
6.1 SCHEMAT DOBORU PRÓBY	64
6.2 ROZKŁAD PRÓBY	64
6.3 CHARAKTERYSTYKA RESPONDENTÓW	65
6.4 PREFERENCJE W ZAKRESIE WYBORU ŚRODKÓW TRANSPORTU	67
6.5 OGÓLNA OCENA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	69
6.6 WIELOASPEKTOWY TEST SATYSFAKCJI	70
6.7 ELEMENTY WYMAGAJĄCE POPRAWY – ZMIANY W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	70

6.8	CZYNNIKI ZACHĘCAJĄCE DO KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	71
6.9	ŚCIEŻKI PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW POWIATU	72
6.10	OCENA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ REGIONU PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ	72
6.11	WNIOSKI Z WYNIKÓW BADAŃ ANKIETOWYCH	73
7	OCENA DOSTĘPNOŚCI TURYSTYCZNEJ REGIONU	75
7.1	POŁĄCZENIA KOLEJOWE	75
7.1.1	Dojazd z Warszawy	75
7.1.2	Dojazd z Białegostoku	76
7.1.3	Dojazdy z Gdańska i Wrocławia	77
7.1.4	Dojazd z Lublina	80
7.2	POŁĄCZENIA ZBIOROWYM TRANSPORTEM DROGOWYM	82
7.2.1	Dojazd z Białegostoku	82
7.2.2	Dojazd z Warszawy	82
7.2.3	Dojazd z Gdańska, Wrocławia, Lublina	83
7.3	POŁĄCZENIA TRANSPORTEM „KOMBINOWANYM” (KOLEJOWO-AUTOBUSOWYM)	85
7.4	POŁĄCZENIA DROGOWYM TRANSPORTEM INDYWIDUALNYM	86
7.5	PORÓWNANIE ATRAKCYJNOŚCI POSZCZEGÓLNYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU SILNIKOWEGO	88
7.6	TRASY ROWEROWE	89
8	WNIOSKI – REKOMENDACJE ZMIAN STANU OBECNEGO	90
8.1	PODNIESIENIE JAKOŚCI INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ	90
8.1.1	Transport drogowy i trasy rowerowe	90
	Transport kolejowy	91
8.1.2	91	
8.2	POPRAWA OFERTY TRANSPORTU ZBIOROWEGO W RUCHU PASAŻERSKIM – PRZEDSIĘWZIĘCIA ORGANIZACYJNE	93
8.2.1	Transport drogowy	93
8.2.2	Transport kolejowy	93
8.3	INTEGRACJA SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH	94
9	SPIS TABEL, WYKRESÓW I RYSUNKÓW	96

Załącznik: mapa w formacie 2 x 2 m pt. *DOSTĘPNOŚĆ KOMUNIKACYJNA REGIONU PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ*

Streszczenie

Transport autobusowy w regionie Puszczy Białowieskiej jest zróżnicowany. Za zadowalającą należy uznać ofertę połączeń pomiędzy Białymstokiem i Hajnąwką. Niedostatecznie rozwinięta jest oferta połączeń pomiędzy powiatami hajnowskim i siemiatyckim. W zakresie siatki połączeń autobusowych wewnątrz powiatu, odnotowywane są duże dysproporcje jeśli chodzi o częstotliwość kursowania autobusów na poszczególnych trasach. Istnieją miejscowości, do których w weekendy (bądź w dni wolne od nauki szkolnej) nie dociera komunikacja zbiorowa. Są nawet takie, do których nie dociera w ogóle. Taki stan rzeczy jest wstępem do wykluczenia społecznego części mieszkańców.

2. Transport kolejowy w regionie Puszczy Białowieskiej pełni rolę marginalną – głównie z racji niskiej gęstości linii i bardzo słabo rozbudowanej oferty połączeń pasażerskich.

3. Region Puszczy Białowieskiej jest słabo skomunikowany transportem zbiorowym z innymi regionami Polski, co utrudnia planowanie wypoczynku i zniechęca turystów do odwiedzenia tego regionu.

4. Stan dróg w powiecie hajnowskim jest zróżnicowany. Niewątpliwym progresem są remonty (zrealizowane, aktualne i planowane) na drogach wojewódzkich w obrębie powiatu, stanowiących główne ciągi komunikacyjne. Mieszkańcy powiatu, ankietowani na potrzeby niniejszego opracowania, oceniają infrastrukturę drogową powiatu jako poprawną.

5. Mieszkańcy za największe atuty transportu zbiorowego uznają bezpieczeństwo przejazdu i dużą dostępność (bliskość przystanków). Do największych mankamentów zaliczyli natomiast częstotliwość kursowania oraz brak relacji bezpośrednich (konieczność dokonywania przesiadek).

6. Zmiany w ofercie transportu zbiorowego, jakich oczekują mieszkańcy, to przede wszystkim zwiększenie częstotliwości kursowania, a w dalszej kolejności obniżenie cen biletów, skrócenie czasu przejazdu i poprawa stanu taboru.

7. W rekomendacjach działań, mających poprawić dostępność regionu Puszczy Białowieskiej, autorzy raportu wskazali m.in. na konieczność dążenia do:

- Zwiększenia liczby połączeń autobusowych na trasach priorytetowych (Hajnąwka – Bielsk Podlaski; Hajnąwka – Białowieża; Hajnąwka – Narewka; Hajnąwka – Kleszczele – Czeremcha) i jednoczesne zwiększenia liczby połączeń autobusowych charakteryzujących się najmniejszą częstotliwością kursowania (doprowadzenie do sytuacji, w której do każdej miejscowości obsługiwanej transportem zbiorowym będzie istniała możliwość dojazdu 7 dni w tygodniu);
- Rewitalizacji linii kolejowej Hajnąwka – Siedlce (podniesienie prędkości do 100-120 km/godz.); poprawa oferty połączeń pasażerskich na tej trasie; zwiększenie liczby bezpośrednich połączeń do Warszawy bądź poprawa skomunikowań w Siedlcach z pociągami do i z Warszawy.
- Rewitalizacji (w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego) linii kolejowej Hajnąwka/Nieznany Bór – Białowieża; w drugiej kolejności: rewitalizacji linii Lewki – Hajnąwka i utworzenie połączenia Białystok – Hajnąwka – Białowieża;
- Integracji systemów transportowych poprzez utworzenie systemu gwarantowanych skomunikowań pomiędzy pociągami oraz autobusami w Białymstoku i Hajnąwce.

1 Wprowadzenie

Opracowanie powstało w wyniku umowy zawartej w dniu 25 lutego 2014 roku pomiędzy konsorcjum: Zespołem Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., z siedzibą w Warszawie (lider) i EKOTON Sp. z o.o., z siedzibą w Białymstoku, a Starostwem Powiatowym w Hajnówce. Jego celem jest diagnoza stanu obecnego i odpowiedź na pytanie co należy zrobić, aby poprawić dostępność regionu Puszczy Białowieskiej dla turystów i mieszkańców. Ważnym elementem mającym duży wpływ na kształt dokumentu, a zwłaszcza na wnioski i rekomendacje końcowe miała dyskusja i współpraca z przedstawicielami środowisk zainteresowanych rozwojem dostępności komunikacyjnej regionu Puszczy Białowieskiej.

Opracowanie realizowane jest w ramach projektu „Platforma współpracy na rzecz zrównoważonego rozwoju rejonu Puszczy Białowieskiej” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet V ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych, Działanie 5.4 Kształtowanie postaw społecznych sprzyjających ochronie środowiska, w tym różnorodności biologicznej oraz ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

W przeprowadzonym badaniu analitycznym jako podstawowe narzędzie badawcze zastosowano analizę danych zastanych (desk research), która objęła następujące obszary:

1. tendencje demograficzne,
2. charakterystykę istniejącej infrastruktury transportowej,
3. transport drogowy,
4. transport kolejowy,
5. dostępność komunikacyjną do poszczególnych miejscowości,
6. dostępność turystyczną regionu,

Analiza danych zastanych dotyczyła m.in. następujących materiałów:

- danych statystycznych polskich i zagranicznych,
- strategicznych dokumentów programowych w zakresie rozwoju oraz polityki transportowej UE, Polski, województwa podlaskiego, powiatu hajnowskiego i poszczególnych gmin regionu Puszczy Białowieskiej,
- danych i raportów publikowanych przez przewoźników,
- danych i raportów publikowanych i udostępnionych przez organy administracji państwowej i samorządowej oraz jednostki podległe,
- obowiązujących aktów prawnych regulujących rynek przewozów pasażerskich i usług publicznych,
- materiałów udostępnionych przez Zamawiającego.

Drugim narzędziem badawczym był panel ekspertów prowadzący do uzyskania specjalistycznej wiedzy w trakcie spotkania i dyskusji z grupą ekspertów. Metoda ta umożliwia zebranie szczegółowych i obiektywnych informacji jakościowych oraz prowadzi do weryfikacji prawidłowości dokonanych w trakcie procesu badawczego analiz, wypracowanych wniosków i rekomendacji. Podczas spotkań panelu poruszane były

wszystkie zagadnienia objęte badaniem. W panelu uczestniczyło 6 osób – ekspertów branżowych i przedstawicieli środowiska naukowego. Formą panelu ekspertów były spotkania konsultacyjne z przedstawicielami Zamawiającego oraz środowisk zainteresowanych dostępnością regionu Puszczy Białowieskiej, które dwukrotnie odbyły się w siedzibie Starostwa Powiatowego w Hajnówce.

Badanie analityczne zostało uzupełnione badaniem ankietowym (sondażem), który został przeprowadzony w każdej z 9 gmin Powiatu Hajnowskiego w terminach uzgodnionych z Burmistrzami/Wójtami poszczególnych miast /gmin: Białowieża, Hajnówka, Czyże, Narew, Narewka, Dubicze Cerkiewne, Czeremcha, Miasto i Gmina Kleszczele, Miasto Hajnówka.

Całość opracowania kończą wnioski i rekomendacje będące efektem przeprowadzonej analizy. Opracowanie uzupełnione jest mapą dostępności komunikacyjnej regionu Puszczy Białowieskiej w formacie 2m x 2m.

2 Ogólna charakterystyka elementów infrastruktury transportowej w regionie Puszczy Białowieskiej

2.1 Drogi kołowe i kolejowe

Z uwagi na położenie regionu Puszczy Białowieskiej w całości na obszarze powiatu hajnowskiego, infrastruktura transportowa regionu jest praktycznie tożsama z infrastrukturą transportową tego powiatu. Ponieważ leży on na uboczu osi komunikacyjnych łączących kluczowe ośrodki metropolitalne w Polsce i na Białorusi, to zasadniczą, przeznaczoną dla pojazdów silnikowych, infrastrukturę transportową powiatu stanowią:

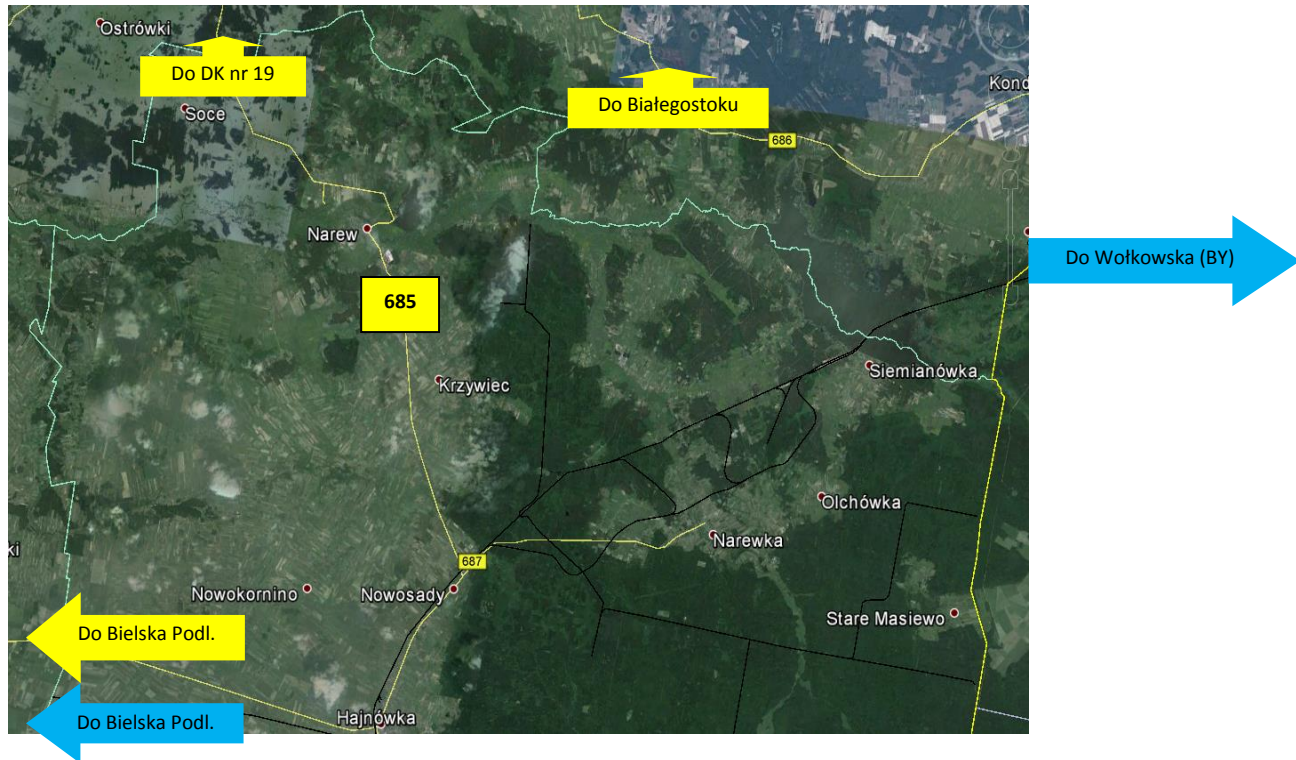
- Przebiegająca tranzytem przez obszar powiatu droga krajowa nr 66, łącząca podstawową dla Polski wschodniej drogę krajową nr 19¹, z drogowym przejściem granicznym z Białorusią (Połowce – Pieszczałka);
- Cztery drogi wojewódzkie (nr nr 685, 687, 693 i 689 o łącznej długości 131 km w przedmiotowym regionie). Dla dróg wojewódzkich nr 685 i 689 węzłem jest stolica powiatu, Hajnówka. Droga nr 689, jako jedyna tej kategorii, przecina Puszcę Białowieską i kończy się na turystycznym przejściu granicznym z Białorusią (Białowieża – Piererów);
- Najważniejsze drogi kołowe uzupełniane są systemem dróg powiatowych (razem 510 km) i gminnych (razem 427 km);
- Mobilną infrastrukturę drogową regionu w pasażerskich przewozach regularnych stanowi Zakład Komunikacji Miejskiej w Hajnówce oraz kilku przewoźników samorządowych i prywatnych obsługujących linie wojewódzkie i międzywojewódzkie w komunikacji autobusowej;
- Z uwagi na znaczenie turystyczne regionu Puszczy Białowieskiej, ciąży do niego znaczący ruch autokarowych przewozów nieregularnych z Polski i z zagranicy;
- Przez obszar regionu przebiega linia kolejowa nr 31 znaczenia państwowego prowadząca od Siedlec do granicy z Białorusią. Sieć uzupełniają dwie linie lokalne, z których jedna ma także znaczenie międzynarodowe. Elementami infrastruktury kolejowej są dwie duże stacje węzłowe, jedna z nich wyposażona jest w zaplecze warsztatowe do utrzymania pojazdów szynowych;
- Na obszarze regionu operuje dwóch kolejowych przewoźników pasażerskich (na liniach normalnotorowych) jeden towarowy (na liniach normalnotorowych), dwóch towarowych (na linii szerokotorowej), oraz jeden przewoźnik na liniach leśnych kolei wąskotorowych.

Na zdjęciach satelitarnych poniżej pokazane są schematycznie zasadnicze drogi transportowe łączące region Puszczy Białowieskiej z jego otoczeniem geograficznym, oraz

¹ DK19: granica państwa w Barwinku – Rzeszów – Lublin – Białystok – granica państwa w Kuźnicy Białostockiej. Docelowo droga ekspresowa.

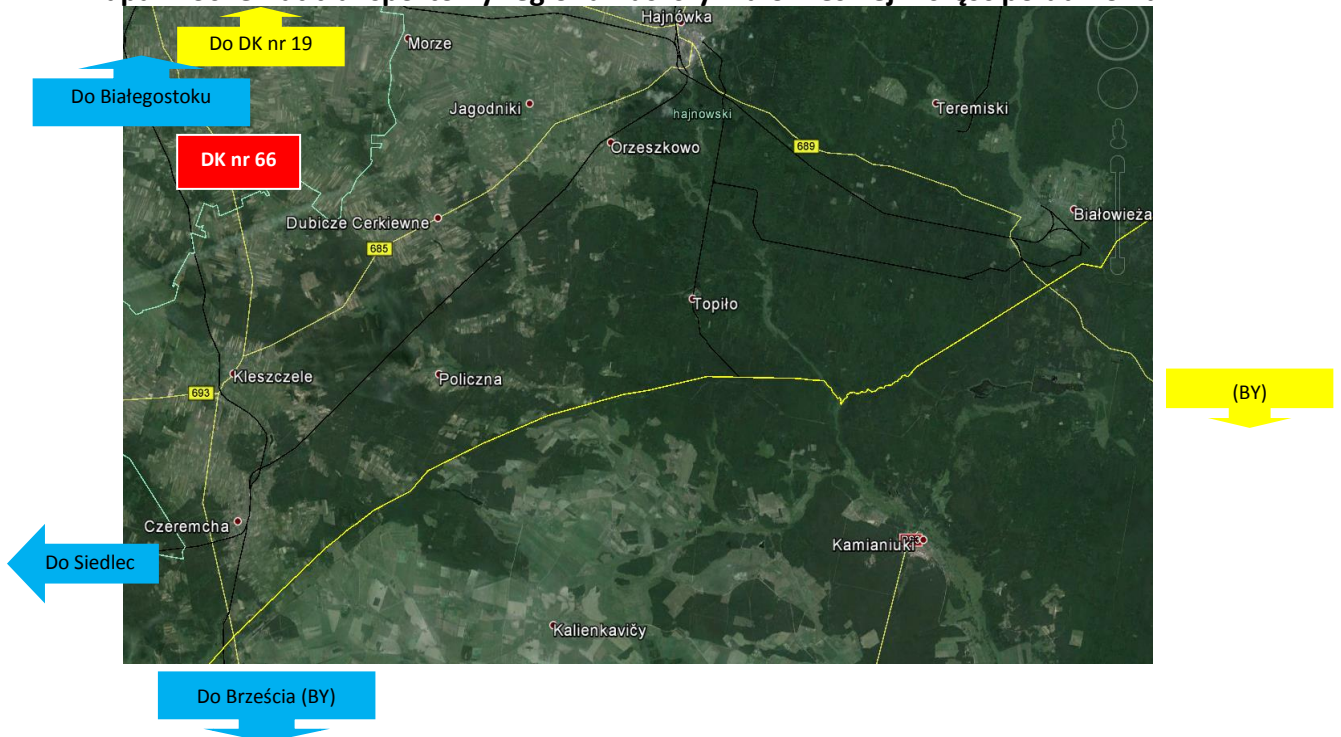
kierunek tych dróg. Dla lepszej czytelności region podzielony został na dwie części, północną i południową. Kolorem żółtym / czerwonym zaznaczono elementy transportu drogowego, czarnym / niebieskim – normalno- i szerokotorowej sieci kolejowej. Kolorem czarnym zaznaczona jest także sieć tras leśnych kolei wąskotorowych:

Mapa 1 Schemat transportowy regionu Puszczy Białowieskiej – część północna



Źródło: opracowanie własne na podst. Google Earth

Mapa 2 Schemat transportowy regionu Puszczy Białowieskiej – część południowa



Źródło: opracowanie własne na podst. Google Earth

Infrastruktura transportu dla pojazdów silnikowych opisana jest bardziej szczegółowo w kolejnych rozdziałach.

Fot 1 Historyczny parowóz typu „HF” wąskotorowych kolei leśnych Puszczy Białowieskiej



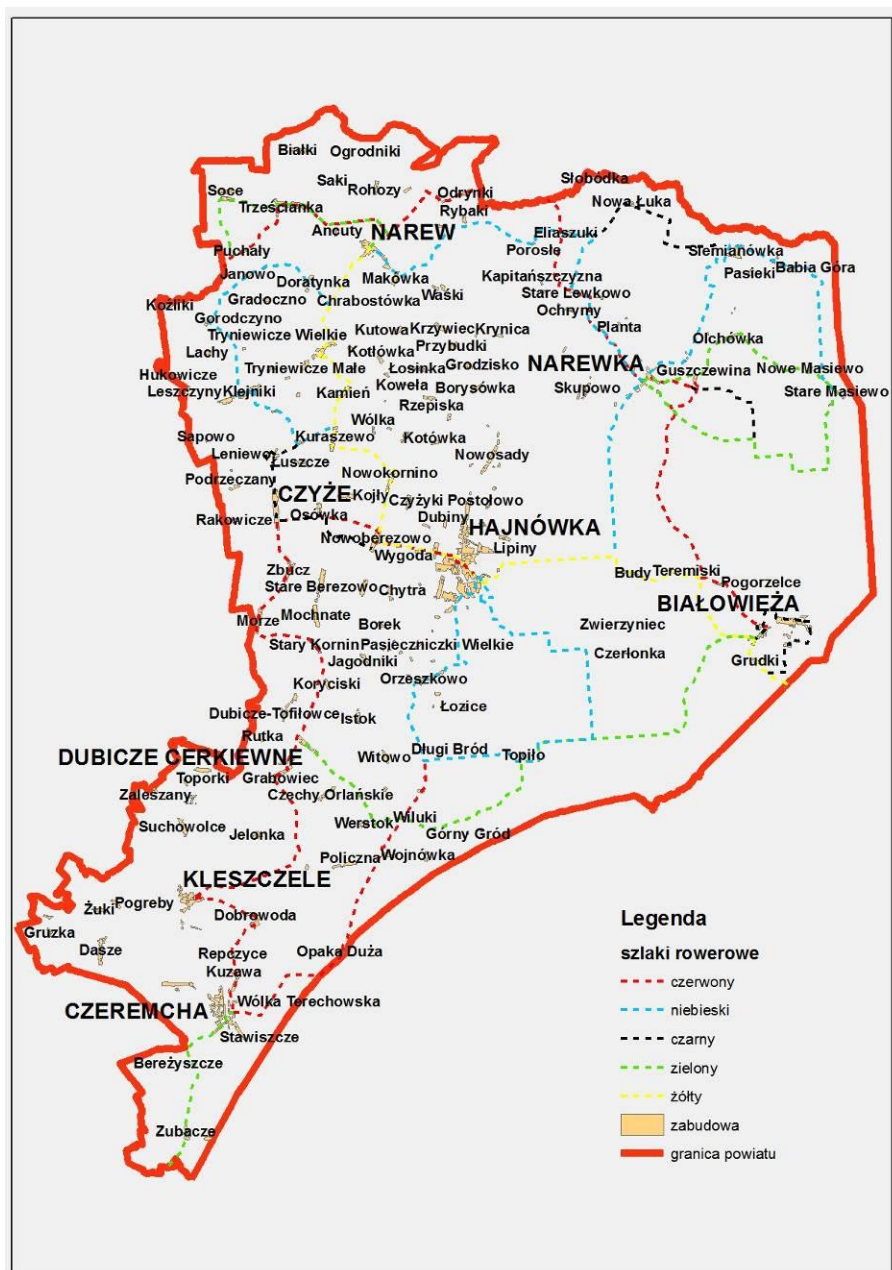
Źródło: Fot. własna

2.2 Trasy rowerowe

Ze względu na szczególnie turystyczny charakter regionu, oprócz infrastruktury dla pojazdów silnikowych należy zwrócić uwagę na trasy rowerowe znajdujące się w regionie Puszczy Białowieskiej. Jedyny w Polsce zespół lasu pierwotnego jest dość rozległy a właściwa Puszcza Białowieska sąsiaduje także z innymi kompleksami leśnymi (Puszcza Ładzka). Dodatkowo, w przybliżeniu taki sam obszar Puszczy Białowieskiej znajduje się na Białorusi. W połączeniu z nizinnym terenem oraz dziesięcioleciami tradycji uporządkowanej gospodarki leśnej (w tym budowy dróg leśnych), stwarza to bardzo dobre warunki do rozwoju turystyki rowerowej.

Na terenie powiatu hajnowskiego wytyczonych zostało 14 tras rowerowych o długości ponad 500 km. Cztery z nich mają przebieg pętlicowy, jedna, o długości 58 km, poprowadzona jest w Polsce i na Białorusi korzystając z przejścia granicznego dla pieszych i rowerzystów w Białowieży. Przebieg tych tras, został podany na rysunku poniżej:

Rysunek 1 Trasy rowerowe na terenie powiatu Hajnowskiego



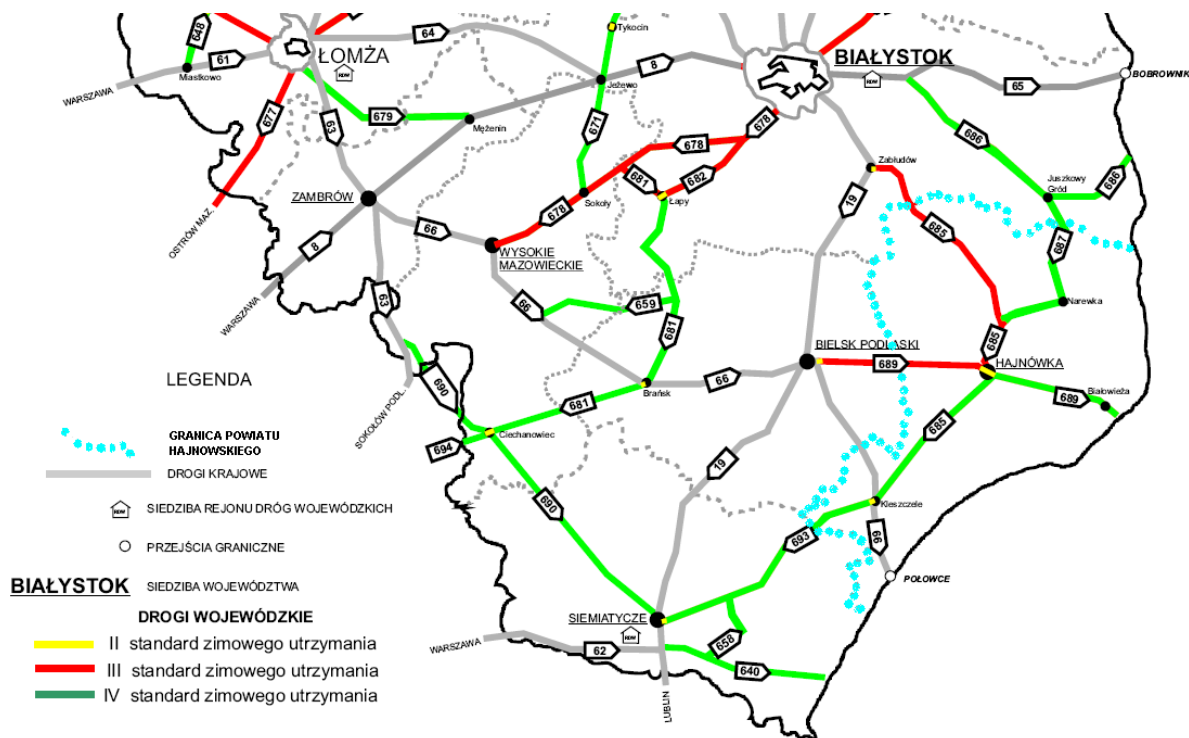
Źródło: Opracowanie własne

3 Główna sieć i węzły komunikacyjne regionu

3.1 Transport drogowy

Kluczowe drogi kołowe regionu Puszczy Białowieskiej na tle sieci drogowej południowego Podlasia, pokazane są na rysunku poniżej:

Rysunek 2 Układ dróg krajowych i wojewódzkich w południowej części woj. podlaskiego



Źródło: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku (korekta grafiki – opracowanie własne)

Na rysunku przedstawiony został układ dróg krajowych i wojewódzkich na terenie powiatu hajnowskiego. Wynika z niej jednoznacznie, że z punktu widzenia obsługi ruchu regionalnego w powiecie hajnowskim najważniejsza jest DW 685 (a zwłaszcza jej odcinek na północ od Hajnówki), zapewniająca połączenie Hajnówki z Białymstokiem. Dla obsługi ruchu ponadregionalnego, najważniejsze są natomiast drogi zapewniające komunikację powiatu z innymi regionami Polski, czyli przede wszystkim ciąg DW 685 (odc. Hajnówka – Kleszczele)/DW 693, a także ciąg DW 689/DK 66. Należy domniemywać, że po zakończeniu modernizacji przejścia granicznego Połowie – Pieszczałka w istotny sposób wzrośnie znaczenie DK 66 jako trasy o znaczeniu ponadregionalnym/międzynarodowym.

Ciągi DW 685/DW 693, jak i DW 689 mają jednocześnie istotne znaczenie w ruchu regionalnym: komunikują bowiem stolice dwóch sąsiadujących ze sobą powiatów: odpowiednio, Hajnówkę z Siemiatyczami i Hajnówkę z Bielskiem Podlaskim. DW 687 stanowi istotne znaczenie przede wszystkim w obsłudze komunikacyjnej gminy Narewka (zarówno w relacji z Hajnówką, jak i Białymstokiem), stanowi jednocześnie element ciągu komunikacyjnego zapewniającego dojazd do kolejowego rejonu przeładunkowego „Siemianówka” (por. rozdział 3.2).

Nie licząc dróg dojazdowych do pól oraz dróg wewnętrznych Białowieskiego Parku Narodowego, niedostępnych w ruchu publicznym, na terenie powiatu hajnowskiego funkcjonują następujące kategorie dróg:

3.1.1 Drogi krajowe (międzyregionalne)

Droga krajowa nr 66 (DK nr 66) (Zambrów – granica państwa). Na terenie powiatu hajnowskiego zlokalizowane jest 20 km DK 66 (jej łączna długość wynosi 114 km), pomiędzy miejscowością Rowy (gm. Kleszczele) przez Kleszczele – Czeremchę do polsko-białoruskiego przejścia granicznego Połowice – Pieszczałka.

3.1.2 Drogowy transport tranzytowy – przejścia graniczne

Przejście graniczne Połowice – Pieszczałka (na drodze krajowej nr 66 – por. wyżej). Przejście to jest jednym z dwóch drogowych przejść granicznych funkcjonujących na terenie powiatu hajnowskiego. Obecnie (wg stanu na kwiecień 2014 r.) korzystać mogą z niego tylko obywatele Polski i Białorusi poruszający się samochodami osobowymi; jest to jedyne przejście graniczne na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej, które ma charakter bilateralny (tzn. nie mogą z niego korzystać obywatele państw trzecich).

Obecnie trwa modernizacja tego przejścia, dzięki któremu zostanie ono otwarte także dla ruchu autobusowego oraz dla samochodów ciężarowych o masie do 7,5 tony. Jest to największa inwestycja realizowana obecnie na wschodniej granicy Polski. Ma ona się zakończyć w 2015 r., łączna jej wartość wynosi 178 mln zł. Pozwoli to na uzyskanie przepustowości przejścia granicznego wynoszącej ok. 200 samochodów ciężarowych, ok. 2 tys. samochodów osobowych oraz 50 autobusów w ciągu doby².

Należy domniemywać, że zakończenie rozbudowy przejścia w naturalny sposób zwiększy obciążenie zarówno DK 66, jak i innych dróg położonych na terenie powiatu hajnowskiego, przede wszystkim dróg wojewódzkich nr nr: 685 i 693 (por. dalej), łączących się z DK 66 w Kleszczelach.

Przejście graniczne Białowieża – Piererow (na drodze wojewódzkiej nr 689 – por. niżej). Przejście udostępnione jest całorocznie, ale tylko dla ruchu pieszego i rowerowego (czynne w godz. 8-18 w sezonie zimowym i w godz. 8-20 w sezonie letnim).

W bezpośrednim sąsiedztwie regionu Puszczy Białowieskiej, w sąsiednim powiecie białostockim na drodze krajowej nr 35, znajduje się jeszcze drogowe przejście graniczne Bobrowniki – Brzostowica.

3.1.3 Drogi wojewódzkie o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym

Łączna długość dróg wojewódzkich (DW) na terenie powiatu hajnowskiego wynosi 131 km, w tym:

² Informacje na podstawie: www.strazgraniczna.pl i www.polskieradio.pl.

- DW 685 (Zabłudów – Hajnówka – Kleszczele). Jej łączna długość wynosi 69 km, z czego na terenie powiatu hajnowskiego położonych jest 61 km. W Nowosadach spotyka się z DW 687, w Hajnówce – z DW 689, a w Kleszczelach – z DK 66 i DW 693;
- DW 687 (Juszkowy Gród – Narewka – Nowosady). Jej łączna długość wynosi 29 km, z czego na terenie powiatu hajnowskiego położonych jest 25 km. W Nowosadach spotyka się z DW 685;
- DW 689 (Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża – granica państwa). Jej łączna długość wynosi 49 km, z czego na terenie powiatu hajnowskiego położonych jest 36 km. W Hajnówce spotyka się z DW 685. Zakończeniem DW 689 jest przejście graniczne Białowieża-Pierierow;
- DW 693 (Kleszczele – Siemiatycze). Jej łączna długość wynosi 38 km, z czego na terenie powiatu hajnowskiego położonych jest 9 km. W Kleszczelach spotyka się z DK 66 i DW 685.

3.1.4 Inne drogi publiczne

Drogi powiatowe: Ich łączna długość³ na terenie powiatu hajnowskiego wynosi 511 km, w tym:

- 413 km o nawierzchni twardej, w tym – 409 km o nawierzchni twardej ulepszonej⁴;
- 98 km o nawierzchni gruntowej.

Drogi gminne: Ich łączna długość na terenie powiatu hajnowskiego wynosi 995 km, w tym:

- 169 km o nawierzchni twardej, w tym – 166 km o nawierzchni twardej ulepszonej;
- 826 km o nawierzchni gruntowej.

Powiat hajnowski charakteryzuje się niskim odsetkiem zagęszczenia dróg powiatowych i gminnych, w porównaniu zarówno z sąsiednimi powiatami, jak i z analogicznymi wskaźnikami ze wskaźnikami dla całego woj. podlaskiego i dla całej Polski. Biorąc natomiast pod uwagę stosunek długości dróg powiatowych i gminnych względem liczby mieszkańców, gęstość dróg na terenie powiatu hajnowskiego jest niższa w porównaniu z sąsiednimi powiatami, natomiast jest wyższa w porównaniu ze wskaźnikami dla województwa i całej Polski.

³ Dane dot. dróg powiatowych i gminnych pochodzą z końca 2012 r. Źródło danych: www.stat.gov.pl/bdl.

⁴ Mianem „dróg o nawierzchni twardej ulepszonej” zalicza się drogi z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu, etc, a do dróg o nawierzchni twardej nieulepszonej – drogi brukowane oraz o nawierzchni tłuczniowej. Por.: http://www.stat.gov.pl/gus/definicje_PLK_HTML.htm?id=POJ-118.htm

Tabela 1 Wskaźniki zagęszczenia dróg powiatowych i gminnych (2012 r.)

Obszar	Drogi gminne i powiatowe o twardej nawierzchni		Drogi gminne i powiatowe o gruntowej nawierzchni	
	Na 100 km ²	Na 10 tys. ludności	Na 100 km ²	Na 10 tys. ludności
Powiat hajnowski	35,8 km	126,5 km	56,9 km	126,5 km
Powiat bielski	54,7 km	130,6 km	77,3 km	184,3 km
Powiat siemiatycki	54,7 km	168,5 km	61,3 km	188,8 km
Woj. podlaskie	50,4 km	84,9 km	63,7 km	107,3 km
Polska	74,6 km	60,5 km	42,0 km	34,1 km

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Niską gęstość dróg na terenie powiatu hajnowskiego należy tłumaczyć przede wszystkim dużą powierzchnią kompleksów leśnych, charakteryzujących się zarówno niewielką gęstością zaludnienia, jak i zakazem wjazdu pojazdów silnikowych na teren Białowieskiego Parku Narodowego (niewielka ilość dróg ogólnodostępnych).

3.1.5 Komunikacja miejska

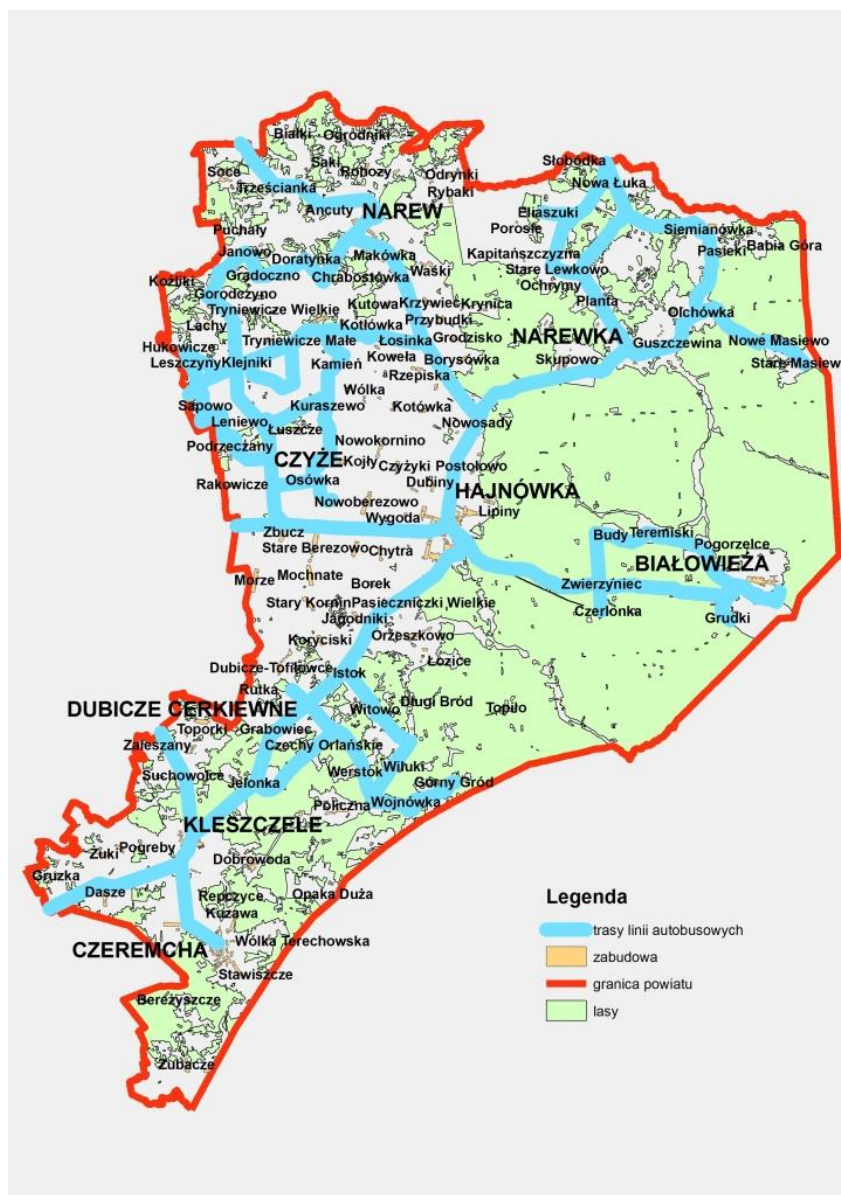
Na terenie powiatu hajnowskiego, reprezentacja zgodnej z definicją ustawową komunikacji miejskiej jest stosunkowo skromna. Przedsiębiorstwo „Zakład Komunikacji Miejskiej w Hajnówce” realizuje przewozy w obrębie miasta Hajnówka, uruchamiając trzy linie (nr nr: 1; 2 i 2s), o częstotliwości kursowania do 30-60 min w godzinach szczytu. Jedna z linii ZKM obsługuje też przylegającą do Hajnówki miejscowość Dubiny (gm. wiejska Hajnówka), zlokalizowaną przy DW 685.

Pomocniczą rolę w transporcie w obrębie miasta Hajnówka, pełnią także omówione szczegółowo poniżej, lokalne (wojewódzkie) linie zbiorowego transportu drogowego których relacje przechodzą przez Hajnówkę.

3.1.6 Komunikacja autobusowa i mikrobusowa inna, niż komunikacja miejska

Relacje zbiorowego transportu drogowego w powiecie hajnowskim, pokazane są na rysunku poniżej:

Rysunek 3 Sieć zbiorowego transportu drogowego w powiecie hajnowskim



Źródło: Opracowanie własne

Dostępność komunikacyjną powiatu hajnowskiego z punktu widzenia publicznego transportu drogowego należy pod wieloma względami ocenić jako niedostateczną. Uwaga ta dotyczy zarówno samej siatki połączeń autobusowych (w tym: połączeń mikrobusowych), jak i zasad publikowania rozkładów jazdy.

3.1.6.1 Analiza zasad publikacji rozkładów jazdy przewoźników drogowych

Za absolutnie niesatysfakcjonujący podróżnych uznać należy system publikowania rozkładów jazdy przewoźników drogowych w sieci WWW. O ile sposób publikowania w Internecie rozkładów jazdy pociągów jest przejrzysty i czytelny dla pasażera⁵, o tyle nie można

⁵ Dotyczy to zarówno sposobu publikowania rozkładu jazdy na stronie internetowej zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK), jak i sposobu publikowania rozkładów jazdy przez obu przewoźników operujących na

powiedzieć tego o zasadach publikowania rozkładów przewoźników drogowych operujących na terenie powiatu hajnowskiego.

Chaos w publikowaniu rozkładów wynika z faktu, iż każdy z przewoźników wypracował odmienny system publikowania rozkładów jazdy (tak w formie plakatowej na przystankach, jak i w Internecie). Różnica pomiędzy transportem drogowym i kolejowym w tym względzie wynika z faktu, iż zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK) ustawodawca narzucił obowiązek „zbiorczego” publikowania rozkładów jazdy, wszystkich przewoźników, w jednolitym formacie⁶ (przewoźnicy niezależnie od tego mają prawo publikować rozkłady jazdy we własnym zakresie, w wybranej formie wizualno-graficznej). W przypadku transportu drogowego, nie ma analogicznej instytucji, na której ciąży ustawowy obowiązek do „gromadzenia” i publikowania rozkładów wszystkich przewoźników.

W efekcie, podróżni korzystający z transportu drogowego są zmuszeni do korzystania albo z rozkładów jazdy zamieszczanych tylko we własnym zakresie przez przewoźników (którzy, co oczywiste, nie publikują rozkładów jazdy konkurencji – w przypadku tras obsługiwanych wspólnie może powodować to dezorientację podróżnych), albo do korzystania z ogólnopolskich wyszukiwarek rozkładów jazdy, takich jak np. www.e-podroznik.pl czy www.autobusowyrozkladjazdy.pl. Korzystanie z tego rodzaju wyszukiwarek ułatwia planowanie podróży, jednak są one obarczone pewnymi wadami.

Wyszukiwarki te to prywatne projekty biznesowe, których twórcy starają się pozyskiwać rozkłady od możliwie jak największej liczby przewoźników i na bieżąco umieszczać je w swoich serwisach. Funkcjonowanie wyszukiwarek na tych zasadach powoduje zatem niejednokrotnie, że zamieszczanie w nich rozkłady bywają nieaktualne bądź niekompletne.

Dodając do tego fakt, iż nie wszyscy przewoźnicy współpracują przekazują swoje rozkłady do ogólnopolskich wyszukiwarek – wszystko to powoduje, że rozkłady internetowe w tego rodzaju źródłach bywają niekiedy nierzetelne i sprzeczne ze sobą.

O ile w przypadku mieszkańców powiatu hajnowskiego (i szerzej: Podlasia) taki stan rzeczy nie musi stanowić istotnego problemu (gdyż mieszkańcy mają na bieżąco dostęp rozkładów publikowanych na przystankach, poza tym zazwyczaj cechuje ich wieloletnia znajomość zasad konstruowania rozkładów przez lokalnych przewoźników), o tyle w przypadku osób przyjezdnych, rzadko korzystających z usług transportu zbiorowego na terenie powiatu hajnowskiego, stanowić to może poważną barierę w planowaniu podróży. A to z kolei w

istotny może zniechęcać do korzystania z publicznego transportu i, w efekcie, w ogóle z przyjazdu do regionu Puszczy Białowieskiej.

Mankamentem jest brak serwisu internetowego o zasięgu lokalnym, który w sposób ujednolicony w formie publikowałby rozkłady jazdy wszystkich przewoźników drogowych operujących na terenie powiatu hajnowskiego.

terenie powiatu hajnowskiego. Zarówno Przewozy Regionalne, jak i Koleje Mazowieckie wyraźnie sygnalizują w swoich publikacjach, że trasa Czeremcha – Siedlce obsługiwana jest wspólnie przez obu przewoźników, którzy wzajemnie honorują na tej trasie swoje bilety.

⁶ Por.: Art. 30 ust. 5c Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007 r., nr 19, poz. 94 z późn. zm.).

3.1.6.2 Lista przewoźników drogowych

Aktualnie ośmiu przewoźników drogowych (plus ZKM Hajnówka jw.) posiada zezwolenia na realizację przewozów autobusowych, wydane przez Starostę Powiatowego w Hajnówce.

Tabela 2 Zezwolenia na prowadzenie przewozów autobusowych wydane przez Starostę Powiatowego w Hajnówce

Nazwa przedsiębiorcy	Siedziba	Obszar prowadzenia przewozów
Usługi transportowe przewozów osób Czesław Kowalski	Hajnówka	Teren kraju
Usługi transportowe Mikołaj Kondraciuk	Czeremcha	Teren kraju
Usługi turystyczne w zakresie przewozów osób Fedoruk Leon	Hajnówka	Teren kraju
Przewóz osób i ładunków Jerzy Jan Ławrysz	Białowieża	Teren kraju
Biuro turystyczne „Anni” Gabrych Andrzej	Hajnówka	Teren kraju
Oktobus Sp. z o.o.	Hajnówka	Teren wykraczający poza granice powiatu
Trans-Stol Handel Transport Produkcja Jan Masalski	Lipiny (gm. Hajnówka)	Teren wykraczający poza granice powiatu
Narewka; Katarzyna Elżbieta Jakubowska; Przewozy Pasażerskie –Ubezpieczenia	Lipiny (gm. Hajnówka)	Teren kraju

Źródło: starostwo powiatowe w Hajnówce

3.1.6.3 Zakres funkcjonowania przewoźników drogowych

Obecnie (według stanu na maj 2014 r.) na terenie powiatu hajnowskiego następujący przewoźnicy drogowi oferują usługi w regularnym transporcie publicznym⁷:

- PKS Białystok. Na terenie powiatu hajnowskiego realizuje przewozy w relacji Białystok – Narew – Hajnówka (DW 685). Częstotliwość kursowania w dni robocze osiąga 20-40 min w godzinach szczytu oraz 60-90 min poza szczytem. W dni wolne częstotliwość

⁷ Opracowano na podstawie materiałów dostępnych w witrynach: www.e-podroznik.pl, www.autobusowyrozkladjazdy.pl, www.hajnowka.pl, www.bialowieza.gmina.pl, www.arrivabus.pl, www.pks.bialystok.pl, www.ppks-siemiatyczne.pl.

kursowania zmniejsza się przeciętnie do 90-120 min. Oprócz tego, PKS Białystok realizuje w dni robocze 1 kurs dziennie w relacji Hajnówka – Białystok i z powrotem trasą p. Narewkę, Michałowo (DW 687; w porze porannego szczytu trasą tą realizowany jest kurs do Białegostoku, w porze popołudniowego szczytu realizowany jest kurs do Hajnówki).

- Arriva Bus Transport Polska, Oddział Bielsk Podlaski. Na terenie powiatu hajnowskiego, przewoźnik ten realizuje przede wszystkim kursy na odcinku Hajnówka – Białowieża, z częstotliwością (w dni nauki szkolnej) do 25-30 min w porannym szczycie w kierunku Hajnówki oraz do 60 min w popołudniowym szczycie w kierunku Białowieży. Przewoźnik ten wykonuje pojedyncze kursy (również przede wszystkim w dni robocze oraz w dni nauki szkolnej) na następujących trasach: Hajnówka – Kleszczele/Czeremcha, Białystok – Bielsk Podlaski – Kleszczele, Hajnówka – Bielsk Podlaski. Arriva Bus uruchamia też regularne połączenia autobusowe zapewniające dojazd do szkół dzieci i młodzieży z kilkunastu miejscowości leżących na terenach oddalonych od głównych ciągów komunikacyjnych powiatu (m.in. z terenu gmin Białowieża, Dubicze Cerkiewne i Czyże). Do części z tych miejscowości Arriva Bus uruchamia też autobusy kursujące w środy (całorocznie) w relacji do i z Hajnówki – autobusy te pozwalają na dotarcie mieszkańców na targ na do Hajnówki, odbywający się właśnie w środy. W inne dni (wolne od nauki szkolnej) miejscowości te pozbawione są komunikacji publicznej. Arriva Bus jako jedyny przewoźnik autobusowy realizuje, jeden raz dziennie, kurs w relacji Białowieża – Warszawa (obecnie d.a Warszawa Wschodnia) – Białowieża (w niedziele kurs do Warszawy realizowany jest z Hajnówki).
- PKS Siemiatycze. Na terenie powiatu hajnowskiego przewoźnik ten realizuje kursy (w dni robocze oraz w dni nauki szkolnej) na trasie Siemiatycze – Kleszczele – Bielsk Podlaski/Białystok. Przewoźnik realizuje na tej trasie (Siemiatycze – Bielsk) 3 kursy dziennie.
- Voyager Trans Białystok. Na terenie powiatu hajnowskiego przewoźnik ten realizuje kursy w relacjach Białystok – Hajnówka – Białowieża oraz Białystok – Hajnówka – Kleszczele – Czeremcha. Na trasie Białystok – Hajnówka autobusy kursują z częstotliwością co ok. 60 min od poniedziałku do soboty oraz co ok. 90 min w niedziele. Na trasach Hajnówka – Czeremcha i Hajnówka – Białowieża częstotliwość kursowania wynosi przeciętnie 2-3 godziny.
- Oktobus Hajnówka. Przewoźnik zapewnia komunikację pomiędzy Hajnówką i miejscowościami położonymi na terenie gminy Narewka. Najwięcej kursów jest realizowanych w relacji Hajnówka – Narewka – Siemianówka, oprócz tego realizowane są też kursy m.in. w relacjach Hajnówka – Narewka – Bondary i

Hajnówka – Narewka – Stare Masiewo. Na odcinku pomiędzy Hajnówką i Narewką, gdzie częstotliwość kursowania przewoźnika Oktobus jest największa: wynosi ok. 30 min w porze porannego i popołudniowego szczytu w dni robocze, a w pozostałych porach dniach oraz w dni wolne – co ok. 2,5-3 godziny.

- **Lob Trans Bielsk Podlaski.** Na terenie powiatu hajnowskiego przewoźnik ten realizuje kursy w relacji Bielsk Podlaski – Białowieża (wybrane kursy są skrócone do relacji Bielsk Podlaski – Hajnówka). Na odcinku pomiędzy Bielskiem Podlaskim i Hajnówką częstotliwość kursowania w dni robocze wynosi ok. 30-60 min w porannym szczycie w kierunku Hajnówki i ok. 60-90 min w popołudniowym szczycie w kierunku Bielska Podl., natomiast w pozostałych porach dnia (także w dni wolne) częstotliwość wynosi ok. 2-4 godziny.

Hajnówka jest głównym węzłem komunikacyjnym w powiecie. Za wyjątkiem PKS Siemiatycze, wszyscy przewoźnicy drogowi operujący w powiecie hajnowskim obsługują trasy do/z Hajnówki bądź przez Hajnówkę. Drugim najważniejszym węzłem drogowym w powiecie są Kleszczele, dokąd docierają autobusy m.in. z Hajnówki, Bielska Podlaskiego i Siemiatycz.

3.1.6.4 Ocena oferty publicznego transportu drogowego w powiecie hajnowskim

Z powyższymi danymi korespondują wyniki ankiet, przeprowadzonych dla potrzeb przedmiotowego badania przez Wykonawcę w miesiącach marcu – kwietniu br. Różne aspekty wyników tych badań, omówione są szczegółowo w rozdziale 7. Dla potrzeb niniejszej analizy, w tabeli poniżej wybrane z nich zostały czynniki zachęcające do korzystania z komunikacji publicznej, uszeregowane od największej do najmniejszej liczby wskazań:

Tabela 3 Czynniki, zachęcające do korzystania z komunikacji publicznej

	% odpowiedzi respondentów
Większa częstotliwość kursowania	70%
Niższe ceny biletów	45%
Krótszy czas podróży	39%
Nowoczesne i czyste pojazdy	32%
Bezpośrednie połączenia z Hajnówką	27%
Bezpośrednie połączenia z innymi gminami powiatu	19%
Zadbane i czyste przystanki	12%
Bliskość przystanku	8%
Bilet, zintegrowany z biletem kolejowym	5%
Mniejsze zatłoczenie	4%
Inne	3%

Źródło: Opracowanie na podstawie badań własnych

Aspekty: większej częstotliwości kursowania, krótszego czasu podróży oraz zwiększenia liczby połączeń bezpośrednich przewijają się praktycznie wszystkich wypowiedziach i sygnalizują najbardziej istotny mankament zbiorowego transportu drogowego w przedmiotowym regionie – niedostateczną liczbę połączeń bezpośrednich. Nie ma

wątpliwości, iż konieczność dokonywania przesiadek w naturalny sposób pogarsza, z punktu widzenia pasażerów, atrakcyjność transportu zbiorowego.

W zakresie podróży o charakterze wojewódzkim, stosunkowo najlepiej rozwinięta jest oferta przewoźników drogowych na trasie łączącej Hajnówkę z Białymstokiem przez Narew. Biorąc pod uwagę łączną ofertę obu przewoźników kursujących na tej trasie (PKS Białystok i Voyager), częstotliwość kursowania jest wysoka – osiąga nawet 3-4 kursy w ciągu 1 godziny w porach szczytów przewozowych⁸. Rozbudowana oferta na tej trasie wynika z oczywistych względów: Białystok, jak każde miasto wojewódzkie w Polsce, jest najbardziej „chłonnym” rynkiem pracy, a także ośrodkiem charakteryzującym się najszerszą w regionie ofertą edukacyjną, kulturalną, handlową czy związaną z ochroną zdrowia⁹. Duża częstotliwość kursowania autobusów pomiędzy Białymstokiem i Hajnówką powoduje też, że najwyższą dostępnością na terenie powiatu (nie licząc samej Hajnówki) charakteryzują się miejscowości z terenu gminy wiejskiej Hajnówka oraz gminy Narew, położone wzdłuż DW 685. Mankamentem oferty przewoźników na trasie Białystok – Hajnówka jest natomiast zbyt wczesny odjazd ostatniego autobusu z Białegostoku w porze wieczornej (godz. 19.50). Nie pozwala to niezmotoryzowanym mieszkańcom powiatu hajnowskiego korzystać np. ze znacznej części propozycji będących w ofercie białostockich instytucji kultury, utrudnia też powrót do domu osobom kończącym pracę w porze późnowieczornej – pośrednio mógłby zatem wpływać na wskaźniki bezrobocia w powiecie hajnowskim.

Na pozostałych trasach łączących główne ośrodki wewnątrz powiatu (Hajnówka – Białowieża, Hajnówka – Narewka, Hajnówka – Kleszczele – Czeremcha), jak również na trasie Hajnówka – Bielsk Podlaski, częstotliwość kursowania drogowego transportu zbiorowego jest względnie wysoka (nie mniejsza niż co 60 min), ale tylko w godzinach szczytów przewozowych w dni nauki szkolnej. W pozostałych porach dnia, jak również w dni wolne, częstotliwość kursowania najczęściej wynosi przeciętnie nie więcej 2-3 godziny.

Niestety, szereg miejscowości położonych na terenie powiatu hajnowskiego (z terenu gmin: Białowieża, Dubicze Cerkiewne, Czyże, gm. wiejska Hajnówka) posiada dostęp publicznym transportem zbiorowym tylko w dni nauki szkolnej. W przypadku kilku innych miejscowości (z terenu gminy Narewka) oferta ogranicza się tylko do 1-2 kursów dziennie (wyłącznie w dni robocze). Na terenie powiatu hajnowskiego są także miejscowości, do których transport publiczny nie dociera nie tylko w dni wolne, ale nie dociera w ogóle. Dotyczy to szczególnie niektórych wsi, oddalonych od dróg wojewódzkich nr 685 i 689. Taki stan rzeczy przyczynia się do wykluczenia społecznego mieszkańców tych miejscowości, nie posiadających prywatnych samochodów. Jest to najistotniejszy niedostatek publicznego transportu drogowego w regionie, obecnie w Polsce dotykający już kilkudziesięciu procent miejscowości.

⁸ Przewoźnicy nie synchronizują ze sobą rozkładów jazdy, w efekcie czego autobusy nie kursują z regularną częstotliwością: np. w porze popołudniowego szczytu autobusy odjeżdżają z Białegostoku o następujących porach: 15.10 (PKS Białystok; kurs przez Narewkę), 15.15 (PKS), 15.30 (Voyager), 15.45 (PKS), 16.10 (PKS), 16.30 (PKS), 16.40 (Voyager), 17.25 (PKS), 17.35 (Voyager).

⁹ Na terenie Białegostoku zarejestrowanych było, według stanu na koniec 2013 r., 33 085 podmiotów gospodarczych, czyli 34,3% wszystkich przedsiębiorstw zarejestrowanych na terenie Podlasia. Dla porównania, na terenie powiatu hajnowskiego zarejestrowanych było 2 978 podmiotów gospodarczych (3,1%). W Białymstoku funkcjonuje 327 przedsiębiorstw zatrudniających powyżej 50 osób (39,0% wszystkich tego rodzaju podmiotów zarejestrowanych na terenie woj. podlaskiego); na terenie powiatu hajnowskiego takich przedsiębiorstw zarejestrowanych jest 35 takich podmiotów (4,2%). Por. www.stat.gov.pl/bdl.

Poważnym mankamentem jest także brak rozbudowanej oferty autobusowej dla połączeń Hajnówki (22 tys. mieszkańców) ze stolicami sąsiednich powiatów: Siemiatyczami (14 tys. mieszkańców) i Bielskiem Podlaskim (26 tys. mieszkańców). Obecnie Hajnówka i Siemiatycze w ogóle nie posiadają bezpośrednich połączeń autobusowych, a liczba połączeń pomiędzy Hajnówką i Bielskiem Podlaskim jest niewielka. Utrudnia to wzajemne oddziaływanie na siebie tych miast, stanowiących lokalne ośrodki wzrostu.

Z uwagi na charakter regionu Puszczy Białowieskiej, połączenia międzywojewódzkie zbiorowym transportem drogowym są ważne przede wszystkim dla niezmotoryzowanych osób spoza tego regionu, zwłaszcza turystów udających się na wypoczynek¹⁰. Największym mankamentem jest w tym wypadku znikoma liczba połączeń międzywojewódzkich, przede wszystkim na trasie pomiędzy Warszawą i Hajnówką / Białowieżą. Może to stanowić istotną barierę, zniechęcającą do planowania urlopu w tym regionie – zwłaszcza, że oferta dojazdu transportem kolejowym z głębi Polski do powiatu hajnowskiego (por. pkt. 4.2) także jest obecnie bardzo uboga.

Przy braku rozbudowanej oferty bezpośrednich połączeń dalekobieżnych zapewniających dojazd do Puszczy Białowieskiej, alternatywą może być dojazd z przesiadką w Białymstoku. Trasa ta jednak cechuje się długim czasem przejazdu: dojazd autobusem z Warszawy do Białegostoku zajmuje 3-3,5 godziny, natomiast dojazd z Białegostoku do Hajnówki zajmuje 1,5 godziny (do Białowieży – 2 godziny). Oznacza to, że dojazd z Warszawy do Puszczy Białowieskiej trasą przez Białystok zajmuje (nie licząc oczekiwania na przesiadkę) co najmniej 5 godzin¹¹. Dodatkowo, na terenie samego powiatu hajnowskiego znacząco utrudniona jest obsługa turystów niezmotoryzowanych, szczególnie na trasie Hajnówka-Białowieża.

Wszystko to zmniejsza atrakcyjność regionu Puszczy Białowieskiej jako kompletnego produktu turystycznego – zwłaszcza porównując dostępność transportem zbiorowym innych wielkich kompleksów leśnych zlokalizowanych w Polsce wschodniej, takich jak np.:

- Kraina Wielkich Jezior Mazurskich: Mrągowo i Giżycko posiadają bezpośrednie połączenia autobusowe m.in. z Warszawą, Łodzią, Krakowem i Gdańskiem (Giżycko posiada też bezpośrednie połączenia kolejowe m.in. z Warszawą, Gdańskiem, Poznaniem i Katowicami); Mikołajki posiadają bezpośrednie połączenia autobusowe m.in. z Warszawą i Krakowem;
- Puszcza Augustowska: Augustów posiada połączenia autobusowe m.in. z Warszawą, Łodzią i Wrocławiem (oraz połączenie kolejowe z Warszawą)¹².

3.1.7 Inwestycje związane z rozbudową sieci drogowej

Mało rozbudowana sieć dróg lokalnych nie jest jedyną przyczyną, dla którą dostępność powiatu hajnowskiego z punktu widzenia transportu drogowego należy uznać za niską. Inną przyczyną takiego stanu rzeczy jest niska dostępność sieci dróg ekspresowych i autostrad.

Sytuacja ta ulegnie zmianie w momencie zakończenia realizacji następujących inwestycji drogowych o krajowym znaczeniu na Podlasiu i na Mazowszu:

¹⁰ Por. także rozdział 7

¹¹ Na podstawie informacji dostępnych w portalach: www.polskibus.com i www.voyagertrans.pl.

¹² Na podstawie informacji dostępnych w portalach: www.pkssuwalki.pl, www.mobilis.pl i www.rozklad.pkp.pl.

- Zakończenia przebudowy drogi krajowej nr 8 pomiędzy Białymstokiem i Warszawą na drogę ekspresową S8;
- Budowy drogi ekspresowej S19 na odcinku Białystok (węzeł Choroszcz) – Bielsk Podlaski – Siemiatycze – węzeł Łukowisko/Międzyrzecz Podlaski (skrzyżowanie z DK2 oraz projektowaną autostradą A2)¹³;
- Budowy autostrady A2 na odcinku od Warszawy do przejścia granicznego z Białorusią w Kukurykach / Terespolu.

Zgodnie z informacjami GDDKiA, dokończenie budowy S8 pomiędzy Warszawą i Białymstokiem nastąpi w perspektywie do 2017/18 r.¹⁴. Realizacja dwóch pozostałych zadań została zapisana w Programie Budowy Dróg Krajowych 2011-2015¹⁵ jako inwestycje przewidziane do realizacji po 2013 r. Na razie brak jest konkretnych deklaracji ze strony GDDKiA nt. konkretnych terminów realizacji S19 i A2, natomiast należy domniemywać, że intencją władz rządowych będzie przeprowadzenie tych inwestycji przy współudziale środków pomocowych UE w perspektywy finansowej 2014-20, czyli, biorąc pod uwagę okres ich kwalifikowalności, nie później niż do 2022 r.

Największe inwestycje drogowe zrealizowane w ostatnich latach i realizowane obecnie na drogach na terenie powiatu hajnowskiego to:

- Przebudowa DW 685 na odcinku Nowosady – Hajnówka oraz DW 687 na odcinku Zwodzieckie – Nowosady (6 km; termin realizacji 2010-12);
- Przebudowa DW 685 na odcinku Hajnówka – Jelonka, wraz z obwodnicą Jelonki (21 km; termin realizacji 2013-14; planowane zakończenie: wrzesień 2014 r.).

Latem 2014 r. planowane jest rozpoczęcie przebudowy DW 689 na odcinku Bielsk Podlaski – Hajnówka – Białowieża¹⁶. Przedstawiciele władz samorządowych z terenu powiatu hajnowskiego, jak również władze woj. podlaskiego deklarują także dążenie do realizacji w najbliższych latach przebudowy pozostałego DW 687 na odcinku: Zwodzieckie – Narewka (w tym budowa obwodnicy Narewki) – do skrzyżowania z DW 686 w m. Juszkowy Gród w powiecie białostockim. Równolegle, zakłada się przebudowę drogi powiatowej nr 1644B na odcinku od skrzyżowania z DW 687 w m. Tarnopol, do Siemianówki¹⁷. Rekomendowane jest

¹³ Dla odcinków zlokalizowanych pomiędzy Białymstokiem i granicą woj. podlaskiego i mazowieckiego, w 2012 r. złożone zostały wnioski o wydanie decyzji o wpływie inwestycji na środowisko (według stanu na kwiecień 2014 r., dokumenty wciąż podlegają analizie w RDOŚ Białystok). Dla odcinka zlokalizowanego na terenie woj. mazowieckiego, nie są obecnie prowadzone żadne prace o charakterze dokumentacyjnym. W przypadku odcinka zlokalizowanego na terenie woj. lubelskiego, w 2012 r. wydana została decyzja środowiskowa. [Opracowano na podstawie komunikatów dostępnych na www.gddkia.gov.pl].

¹⁴ Na terenie woj. podlaskiego parametry drogi ekspresowej posiadają (według stanu na kwiecień 2014 r.) odcinek S8 pomiędzy Jeżewem i Białymstokiem, a także obwodnica Zambrowa. Zgodnie z informacjami GDDKiA, w 2014 r. rozpocznie się budowa dwóch brakujących odcinków S8 na terenie woj. podlaskiego (inwestycja potrwa do 2017 r.), natomiast cała budowa S8 pomiędzy Białymstokiem i Warszawą powinna zakończyć się do 2018 r. [Opracowano na podstawie komunikatów dostępnych na www.gddkia.gov.pl].

¹⁵ *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015*; Załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011 r.

¹⁶ W marcu 2014 r. PZDW Białystok rozpoczął postępowanie przetargowe.

¹⁷ Na podstawie: <http://www.hajnowka.pl/urzed1/aktualnosci/5817-spotkanie-z-wicemarszalkami-wojewodztwa-podlaskiego-w-sprawie-modernizacji-drogi.html>; <http://www.hajnowka.org/remonty-drog-powiatu-hajnowskiego-w-planach-na-razie-czas-na-przetargi/>

także jej przekwalifikowanie na drogę wojewódzką – p. rozdział 8. Te dwie inwestycje miałyby związek z poprawą dostępności do kolejowego rejonu przeładunkowego „Siemianówka”, którego modernizacja zakończyła się w styczniu 2014 r.

Realizacja ww. inwestycji na terenie powiatu hajnowskiego poprawia jego dostępność z punktu widzenia wszystkich głównych kierunków – zarówno dojazdów do Białegostoku, skomunikowania Hajnówki ze stolicami sąsiednich powiatów, jak i dojazdem do planowanych dróg najwyższej kategorii: S8, S19 i A2.

3.1.8 Liczba pojazdów samochodowych, wskaźnik motoryzacji

Na terenie powiatu hajnowskiego następuje – analogicznie jak w całej Polsce i w woj. podlaskim – przyrost liczby pojazdów samochodowych. Jest on jednak wolniejszy zarówno w porównaniu z sąsiednimi powiatami, jak i w porównaniu z analogicznymi danymi dla województwa i całego kraju.

Tabela 4 Wzrost liczby pojazdów samochodowych w perspektywie lat 2009-12

Obszar	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	Przyrost 2012/09
Powiat hajnowski	27 838	28 826	29 719	30 106	+8,15%
Powiat bielski	38 710	40 382	42 276	43 610	+12,66%
Powiat siemiatycki	32 083	33 502	34 993	35 541	+10,78%
Woj. podlaskie	669 277	697 228	729 621	743 199	+11,05%
Polska	22 024 697	23 037 149	24 189 370	24 875 717	+12,94%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Powiat hajnowski cechuje się też stosunkowo niskim wskaźnikiem motoryzacji – czyli liczbą pojazdów samochodowych w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców. Wskaźnik motoryzacji w powiecie hajnowskim jest wprawdzie wyższy niż w przekroju całego woj. podlaskiego, jednak jest on jednocześnie niższy w porównaniu z powiatami bielskim i siemiatyckim, a także w porównaniu z całą Polską.

Tabela 5 Zmiana wskaźnika motoryzacji w perspektywie lat 2009-12

Obszar	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Powiat hajnowski	401,2	411,9	431,4	447,0
Powiat bielski	421,4	441,3	466,9	484,8
Powiat siemiatycki	415,6	432,9	456,3	473,2
Woj. podlaskie	377,3	390,0	409,5	421,2
Polska	432,2	447,4	470,3	486,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

3.1.9 Obciążenie dróg ruchem

Niski wskaźnik motoryzacji odnotowywany jest równolegle ze słabo rozbudowaną ofertą publicznego transportu drogowego (por. pkt. 3.1.5 i 3.1.6). Jeden i drugi czynnik może docelowo nakładać się na zjawisko wykluczenia społecznego, zwłaszcza w przypadku osób mieszkających w miejscowościach oddalonych od głównych szlaków komunikacyjnych. Łącznie i biorąc pod uwagę średnią dla kraju, przekłada się to na stosunkowo niewielkie obciążenie dróg na terenie powiatu hajnowskiego.

Tabela 6 Ruch na drogach krajowych i wojewódzkich w powiecie hajnowskim (2010 r.)

Droga ¹⁸	Pikietaż	Długość	Odcinek	Średni ruch dobowy ¹⁹
DK 66	78,3-100,9 km	22,6 km	Bielsk Podlaski – Kleszczele	2 400
DK 66	100,9-113,9 km	13,0 km	Kleszczele – granica państwa	1 827
DW 685	0,0-36,1 km	36,1 km	Zabłudów – Nowosady	4 275
DW 685	36,1-41,2 km	5,1 km	Nowosady – Hajnówka	4 680
DW 685	41,2-49,0 km	7,7 km	Hajnówka (przejście)	3 900
DW 685	49,0-69,2 km	20,2 km	Hajnówka – Kleszczele	1 993
DW 687	0,0-29,2 km	29,2 km	Juszkowy Gród – Nowosady	2 232
DW 689	0,0-23,5 km	23,5 km	Bielsk Podlaski – Hajnówka	2 348
DW 689	23,5-28,0 km	4,5 km	Hajnówka (przejście)	7 809
DW 689	28,0-49,1 km	21,1 km	Hajnówka – granica państwa	1 736
DW 693	0,0-27,6 km	27,6 km	Kleszczele – Kajanka	1 874

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA²⁰

¹⁸ Niektóre odcinki częściowo zawierają się w obrębie innych powiatów.

¹⁹ Pojazdy silnikowe ogółem.

²⁰ <http://www.gddkia.gov.pl/pl/987/gpr-2010> [9.04.2014 r.]

Tabela 7 Ruch na drogach powiatowych w powiecie hajnowskim (2013 r.²¹)

Lokalizacja pomiaru	Nr drogi	Średni ruch dobowy
ul. Lipowa w Czeremsze	1779 B	2 152,8
Dobrowoda – Pohulanka	1777 B	94,8
Kleszczele – Kuraszewo	1775 B	266,4
Policzna – Dubicze Cerkiewne	1654 B	193,2
Wiluki – Pasieczniki	1667 B	150,6
Witowo – Istok	1666 B	92,4
Orzeszkowo – Hajnówka	1652 B	1 055,4
ul. Warszawska w Hajnówce	2330 B	4635
ul. ks. Dziewiatowskiego w Hajnówce	2329 B	2 583,6
Hajnówka – Bielszczyzna	1624 B	243,6
Dubiny – Trywieża	1622 B	456,6
dr. 687 – stacja kol. Gnilec	1641 B	42
Krzywiec – Narewka (Bernadzki Most)	1640 B	57
Narewka – Lewkowo	1636 B	108
Siemianówka – Bondary	1644 B	463,8
ul. Fabryczna w Czeremsze	1769 B	708,6
Siemianówka – Bondary	1644 B	463,8
Leśna – Planta	1776 B	128,4
Minkówka – Zabłotczyzna	1636 B	257,4
Krzywiec – Narewka (CPN)	1640 B	195,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Hajnówce

²¹ Pomiary dokonywane były na przejazdach kolejowych, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. 1996, nr 33, poz. 144).

Z powyższego zestawienia wynika wyraźnie, że zdecydowanie najbardziej obciążone ruchem są odcinki dróg zlokalizowane w obrębie miasta Hajnówka. Należy zwrócić uwagę, że obciążenie dróg na terenie powiatu hajnowskiego jest niewielkie w porównaniu ze średnią dla kraju. Zgodnie z danymi GDDKiA z 2010 r., średni dobowy ruch pojazdów silnikowych (SDR) w 2010 roku na sieci dróg krajowych wynosił 9 888 pojazdów silnikowych na dobę.

3.1.10 Wydatki na utrzymanie dróg publicznych

Na obszarze powiatu hajnowskiego odnotowywane są niskie wskaźniki wydatków na utrzymanie dróg publicznych. W 2012 r. wydatki te stanowiły 7,7% w wydatkach ogółem jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych na obszarze powiatu hajnowskiego. Zarówno w przypadku ościennych powiatów, jak i woj. podlaskiego oraz całej Polski, procentowe wydatki na utrzymanie dróg były w 2012 r. większe.

Tabela 8 Udział wydatków na drogi publiczne w wydatkach ogółem wszystkich JST

Obszar	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Powiat hajnowski	12,9%	7,5%	7,8%	7,4%
Powiat bielski	22,7%	22,4%	7,9%	8,8%
Powiat siemiatycki	14,5%	11,3%	12,6%	8,3%
Woj. podlaskie	16,3%	14,7%	10,4%	8,7%
Polska	9,7%	9,9%	9,2%	7,7%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie BDL GUS

Szereg czynników (niski wskaźnik motoryzacji, niskie wydatki na utrzymanie dróg, oddalenie od sieci dróg ekspresowych i autostrad) wskazuje, że dostępność powiatu hajnowskiego z punktu widzenia motoryzacji indywidualnej jest niska. Sytuacja ta powinna ulec zmianie po zakończeniu procesu inwestycyjnego (związanego zarówno z przebudową dróg wewnątrz powiatu, jak i ze zwiększeniem dostępności do sieci dróg ekspresowych i autostrad, a także z zakończeniem przebudowy przejścia Połowice – Pieszczałka).

Należy domniemywać, że inwestycje te doprowadzą do zwiększenia obciążenia dróg w obrębie powiatu, zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym (w tym ostatnim przypadku – przede wszystkim w związku z otwarciem dla ruchu ciężarowego przejścia granicznego w Połowicach, jak również poprawy dostępności do kolejowego przejścia granicznego w Siemianówce). Mało jednak prawdopodobne, żeby – biorąc pod uwagę aktualne wskaźniki – skala obciążenia dróg w powiecie hajnowskim zbliżyła się do wskaźników obciążenia do średniej odnotowywanej na terenie całego kraju.

W regionie Puszczy Białowieskiej (w powiecie hajnowskim) znajduje się w większości XIX-to wieczna sieć linii kolei publicznych, która jeszcze do niedawna miała istotne znaczenie nie tylko w przewozach wojewódzkich (regionalnych), ale także międzywojewódzkich a nawet międzynarodowych. Większością linii zarządza krajowy operator publicznej sieci kolejowej, PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) S.A. Sieć jego linii w przedmiotowym regionie z zaznaczonymi numerami tych linii, stacjami i przejściami granicznymi (punkty czerwone i zielone) oraz przystankami osobowymi (punkty żółte) podany jest na rysunku poniżej:

Siemianówka - Svislac (Świsłocz)

Czeremcha - Wysoko-Litowsk

Settlements and Elevation Data:

- Siemianówka - Svislac (Świsłocz):**
 - Siemianówka: 31: 146,1; 59: 8,294; 916: -0,079
 - Mikłaszewo: 59: 15,56; 915: 0
 - Zablotczyzna: 59: 19,057; 912: 0
 - Skupowo: 59: 23,256
 - Nowosady: 31: 128,4; 910: 0,063
 - Gnilec: 31: 132,12
 - Bernadczyzna: 31: 134,246; 911: -0,403
 - Narewka: 31: 139,842; 913: -0,994; 914: -0,042
 - Cisówka: 31: 151,355
- Czeremcha - Wysoko-Litowsk:**
 - Czeremcha: 31: 90,467; 32: 0,985; 43: 0,498
 - Dobrowoda: 31: 96,035
 - Policzna: 31: 99,873
 - Witowo: 31: 106,824
 - Orzeszkowo: 31: 112,557
 - Nieznany Bór: 52: 29,211
 - Hajnówka: 31: 120,114; 52: 25,805
 - Chytra: 52: 20,92
 - Stare Berezowo: 52: 16,792
 - Orlanka: 52: 9,324
 - Morze: 52: 12,63
 - Lewki: 32: 27,169
 - Podbiele: 32: 22,732
 - Gregorowce: 32: 18,857
 - Suchowolce: 32: 13,007
 - Kleszczele: 32: 5,658
 - Borowiki: 31: 79,403
 - Nowy Nurzec: 31: 76,614
 - Nurzec: 31: 70,03
- Other Locations:**
 - STRABLA: 32: 47,653
 - Rajsk: 32: 39,063
 - BIELSK PODL: 32: 30,94
 - Strabla: 32: 54,18
 - Holówki Duże: 32: 56,336
 - Zimnochy: 32: 54,18

3.2.1.1 Linia kolejowa PKP PLK nr 31

Strona **27** z **98**

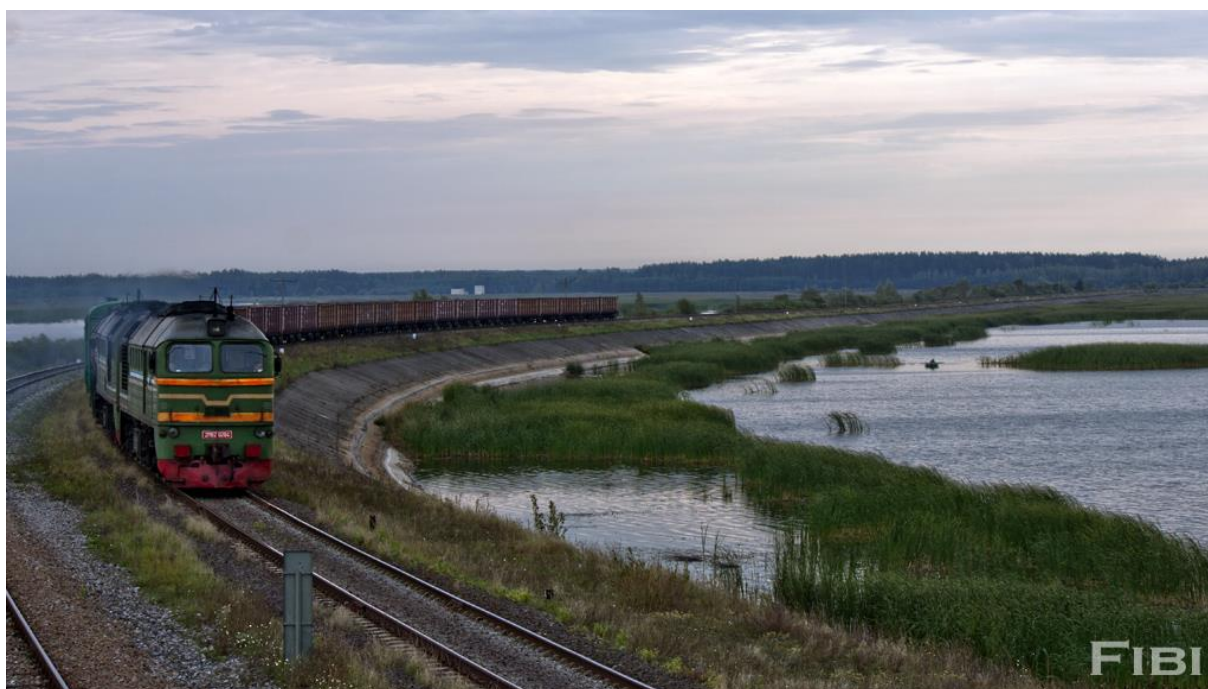
międzynarodową magistralą kolejową E20 wchodzącą w skład II Paneuropejskiego korytarza transportowego.

Podstawowe parametry linii nr 31 są następujące:

- Od Siedlec do km. 90,167 (stacja Czeremcha) linia dwutorowa, dalej do kolejowego przejścia granicznego Siemianówka / Świsłocz (km. 154,384) – jednotorowa (z torem normalnym doprowadzonym do granicznej miejscowości Świsłocz na Białorusi);
- Do roku 2012 ok. 17 km odcinek Siedlce – Mordy był zelektryfikowany; sieć trakcyjna została następnie zdemontowana i obecnie cała linia jest nie zelektryfikowana;
- Prędkość maksymalna dla pociągów pasażerskich: 80 km/godz. w obydwu kierunkach, dla towarowych – 60 km/godz., od Siemianówki do granicy państwa – 40 km/godz.;
- Od stacji Siemianówka do granicy państwa, po śladzie drugiego toru normalnego poprowadzony jest obecnie tor szeroki, jako linia kolejowa nr 59 (por. także rozdział 3.2.1.5 i rys. 4). Ruch wyłącznie towarowy, prędkość do 50 km/godz.

W pobliżu granicy po stronie polskiej obie linie, normalnotorowa nr 31 i szerokotorowa nr 59, poprowadzone są na jednym z najbardziej widowiskowych obiektów inżynierskich kolei w kraju: pięciokilometrowej grobli przecinającej „Zbiornik Siemianówka”, sztuczny zalew na rzece Narwi.

Fot 2 Pociąg kolei białoruskich na grobli przez „Zalew Siemianówka”



Źródło: <http://www.paranormalne.pl/topic/36516-8-najpiekniejszych-grobli-swiata/> (06.IV.2014)

3.2.1.2 Linie kolejowe PKP PLK nr nr: 32 i 43

Linie nr 32 (Czeremcha – Białystok, 77 km) i nr 43 (Czeremcha – kolejowe przejście graniczne Czeremcha – Wysokolitowsk, 6,15 km): jednotorowe, nie zelektryfikowane. Jest to odcinek ważnej niegdyś, międzynarodowej trasy kolejowej Ełk – Białystok – Brześć Litewski – Kowel. Prędkość: na linii nr 32 – pociągi pasażerskie 60 km/godz., towarowe – 40 km/godz.; na linii nr 43 do granicy i dalej do Brześcia, wszystkie rodzaje pociągów – 50 km/godz.

Należy zwrócić uwagę, że podane prędkości pociągów – choć i tak umiarkowane – nie uwzględniają bardzo istotnego elementu pogarszającego dodatkowo atrakcyjność oferty handlowej kolei: dalszego zmniejszania prędkości handlowej, przede wszystkim w ruchu pasażerskim, na skutek wprowadzania czasowych ograniczeń prędkości głównie z uwagi na zły stan techniczny torów i brak zabezpieczenia ich skrzyżowań z drogami kołowymi. Praktycznie tylko dwutorowy odcinek Siedlce – Czeremcha linii nr 31 można uznać za dostateczny pod tym względem. W fatalnym stanie jest infrastruktura służąca pasażerom: dworce oraz perony z dojazdami do nich i dachy chroniące przez opadami.

3.2.1.3 Najważniejsze stacje normalnotorowe

Na linii nr 31, w przedmiotowym regionie położone są dwie ważne stacje węzłowe (p. rysunek powyżej): Czeremcha (węzeł linii nr nr: 31; 32 i 43) oraz Hajnówka (węzeł linii nr nr 31 i 52):

- ✚ Stacja Czeremcha: wybudowana na początku XX w. duża stacja węzłowa z parowozownią, wielokrotnie niszczona w czasie działań wojennych. W latach 1986 – 89 został na niej wybudowany nowy dworzec o nowoczesnej architekturze. Oprócz parowozowni, przebudowanej z czasem na jedną z największych w Polsce wschodniej lokomotywnię pojazdów spalinowych, na stacji Czeremcha zostały zlokalizowane warsztaty utrzymania wagonów osobowych, w tym piętrowych, i towarowych (wagonownia). Obecnie, zaplecza utrzymania pojazdów zostały praktycznie zlikwidowane. 3 perony, 5 krawędzi peronowych, 5 torów wykorzystywanych w ruchu pasażerskim, liczna grupa torów przeznaczonych dla ruchu towarowego i technologicznych, obecnie w większości nie wykorzystywanych. System sterowania zwrotnicami: nie scentralizowany, sygnalizatory kształtowe. Przejście nadziemne (kładka) nad torami;
- ✚ Stacja Hajnówka: była ważnym miejscem przygotowanym do formowania, na kilkunastu torach stacyjnych, pociągów towarowych (w tym wojskowych) przewożących przesyłki przeładunkowe w granicznym rejonie przeładunkowym. Tory dla pociągów towarowych są obecnie prawie nie wykorzystywane. Z uwagi na położenie, stacja Hajnówka była także ważnym węzłem pasażerskim i podobnie jak na stacji Czeremcha, został na niej wybudowany nowy dworzec o nowoczesnej architekturze, obecnie wyłączony z użytkowania (w tym zamknięcie kas biletowych). 4 perony, 6 krawędzi peronowych. System sterowania zwrotnicami: scentralizowany, sygnalizatory świetlne. Przejście nadziemne (kładka) nad torami.

Fot 3 Dworzec kolejowy w Hajnówce – wczoraj i dziś



Źródło: <http://photo.bikestats.eu/zdjecie/373012/dworzec-kolejowy-w-hajnowce> ; www.rynek-kolejowy.pl (11.IV.2014)

3.2.1.4 Kolejowy transport tranzytowy – przejścia graniczne

Przejście graniczne Siemianówka – Świsłocz. Odcinek polski – dwie linie jednotorowe: normalnotorowa nr 31 i szerokotorowa nr 59 (p. rozdział 3.2.1.1, fot. 2 i rys. 4); odcinek białoruski – dwie linie, normalnotorowa i szerokotorowa jw., nr 461, łączące się w miejscowości Świsłocz na Białorusi z siecią kolei białoruskich BCz. Ruch wyłącznie towarowy, prędkość pociągów do 50 km/godz.

Przejście graniczne Czeremcha – Wysokolitowsk. Odcinek od Czeremchy do Wysokolitowska jest jednotorowy, normalnotorowy i był obsługiwany przez koleje polskie. Do roku 2007, przez przejście odbywał się ruch zarówno pasażerski jak i towarowy, obecnie tylko nie regularny towarowy.

3.2.1.5 Rejon przeładunkowy „Siemianówka”

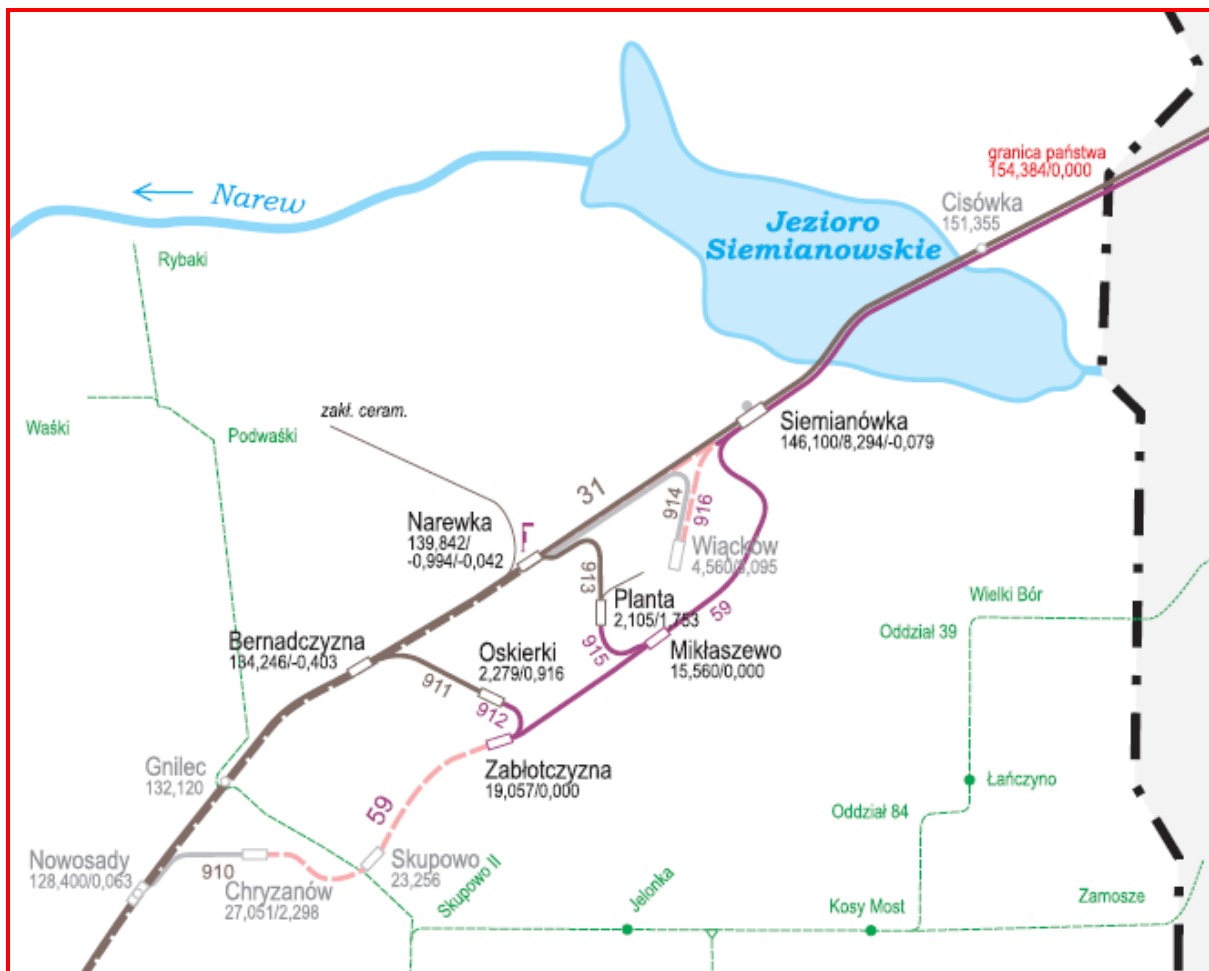
Wobec różnej szerokości torów na granicach b. ZSRR i innych krajów bloku wschodniego wybudowane zostały tzw. *rejon przeładunkowy*²²: zespoły torów o różnych szerokościach, przedzielonych rampą przeładunkową o wysokości podłogi wagonów w celu szybkiego przemieszczenia ładunków (przede wszystkim przesyłek wojskowych) pomiędzy składami wagonów normalno- i szerokotorowych.

Na rysunku poniżej pokazany jest szkic jednego z największych takich rejonów w Polsce, „Siemianówka” w powiecie hajnowskim. Kolorem amarantowym zaznaczono tor szeroki 1520 mm poprowadzony od strony Białorusi, czarnym – normalny tor polski 1435 mm. Ruch (obecnie) wyłącznie towarowy. Tory czynne oznaczono linią ciągłą, nieczynne linią przerywaną.

Liczba stacji przeładunkowych wynosiła cztery, z co najmniej jedną parą torów o długości pociągu każda.

²² Tylko w Polsce, takich rejonów było trzynaście – ilustruje to nakłady na ich wybudowanie i konserwację oraz skalę zajętości terenu.

Rysunek 5 Rejon przeładunkowy „Siemianówka” z toru szerokiego na normalny



Źródło: „Atlas linii kolejowych Polski 2010”, Wyd. EUROSprinter 2010

Diametralna zmiana sytuacji geopolitycznej na polskiej granicy wschodniej spowodowała, że potencjał rejonów przeładunkowych i obsługujących je stacji (w regionie Puszczy Białowieskiej są to ww.: rejon przeładunkowy „Siemianówka” oraz stacje Czeremcha i Hajnówka) stał się w przeważającej części zbędny. Sytuację pogorszyło dodatkowo znaczne zmniejszenie przewozów koleją. Zaniedbanie konserwacji a często wręcz porzucenie i dewastacja licznych składników infrastruktury kolejowej służącej przewozom towarowym, są tego widocznym dowodem. Sytuacja taka ma miejsce na większości granicy wschodniej.

Miejsce w nowej rzeczywistości gospodarczej i politycznej odnalazły natomiast niektóre rejonów przeładunkowe. Z uwagi na położenie z dala od siedzib ludzkich oraz doskonały dojazd kolejowy i niezły drogowy, część z nich została zmodernizowana i wykorzystywana jest do przeładunku przesyłek niebezpiecznych, głównie importowanych do Polski paliw płynnych. Na obszarze rejonu przeładunkowego „Siemianówka”, działalność w tym zakresie prowadzi m.in. największy w Polsce operator w zakresie magazynowania i przeładunku paliw płynnych, OLPP Sp. z o.o. z Płocka. Eksploatuje on m.in. „Bazę Paliw nr 15” o pojemności magazynowania 9.500 m³ znajdującą się w pobliżu miejscowości Narewka w powiecie hajnowskim.

3.2.1.6 Wąskotorowe koleje leśne Puszczy Białowieskiej

Obecnie jedna z większych atrakcji turystycznych regionu Puszczy Białowieskiej, wąskotorowe koleje leśne o szerokości toru 600 mm, przez dziesięciolecia miały także duże znaczenie gospodarcze. Eksploatowane w tym charakterze w latach 1918 do 1992 leśne wąskotorówki, w szczytowym okresie prowadziły ruch na 360 km linii o szerokości toru 600 mm za pomocą 24 parowozów (później wymienionych na lokomotywy spalinowe), przewożąc rocznie ok. 200 tys. m³ drewna.

W roku 1993 rozpoczęte zostały przewozy turystyczne na 11 km trasie Hajnówka – ośrodek rekreacyjny Topiło nad zalewem o tej samej nazwie. Przewozy te cieszą się znaczną popularnością i są kontynuowane także obecnie. W roku 1996 uruchomiona została kolejna, 6 km trasa turystyczna Hajnówka – Postołowo.

Właścicielem i zarządcą linii kolei leśnych jest Nadleśnictwo Hajnówka.

3.2.1.7 Linia nr 52 Lewki – Białowieża

Jest to pierwsza w Polsce publiczna linia normalnotorowa – niegdyś z ruchem pasażerskim – o łącznej długości 48 km, jednotorowa, nie zelektryfikowana i posiadająca obecnie różnych właścicieli:

- ❖ Na odcinku: Lewki k. Bielska Podlaskiego – Hajnówka o długości 25,8 km jest to linia zarządzana przez PKP PLK, nieczynna;
- ❖ Na odcinku: Hajnówka – Nieznany Bór o długości 3,4 km jest to linia zarządzana przez PKP PLK i prowadząca tylko ruch towarowy.

Pozostała część linii nr 52, od bocznic szlakowej Nieznany Bór do stacji Białowieża Towarowa / Białowieża Pałac (ok. 20,3 km), **została w roku 2007 przejęta na własność przez powiat hajnowski** i jest to jedna z pierwszych w kraju, normalnotorowa linia kolejowa przejęta na własność przez samorząd powiatowy, a nie wojewódzki. Z uwagi na znaczny, pozytywny odzew społeczny (nie tylko środowisk lokalnych ale także odwiedzających region turystów) odnośnie powrotu regularnej, kolejowej komunikacji pasażerskiej na trasę Hajnówka – Białowieża samorząd powiatu hajnowskiego czyni starania o jej przywrócenie, w tym zapewnienie zarządzania ruchem i utrzymania urządzeń stałych przez okres 10 lat.

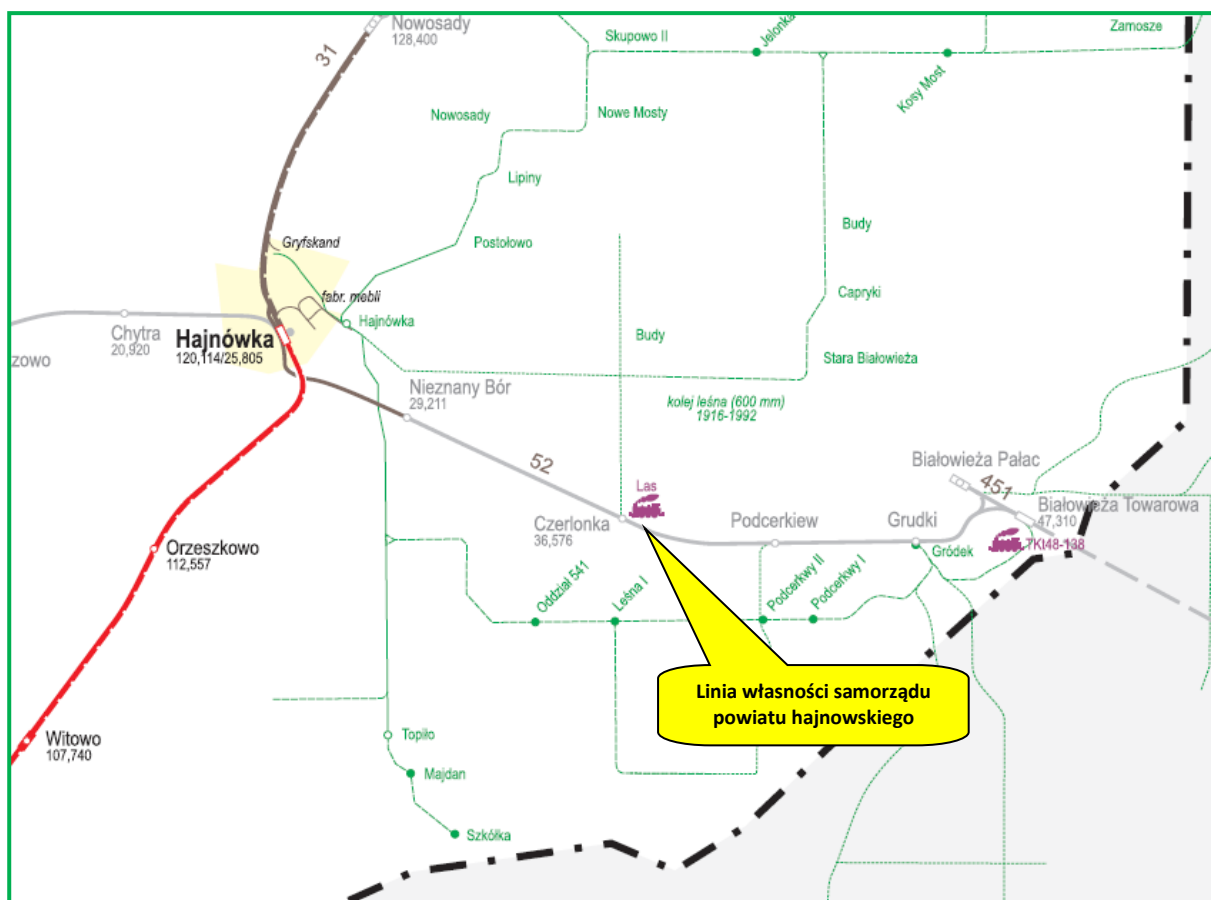
3.2.1.8 Sieć kolejowa na obszarze Puszczy Białowieskiej i w jej otoczeniu

Na rysunku poniżej, pokazane są: węzeł Hajnówka, wschodni odcinek linii nr 52 i sieć kolei leśnych Puszczy Białowieskiej. Kolorami oznaczone zostały, odpowiednio:

- ✓ czerwonym – czynne linie normalnotorowe pasażersko – towarowe;
- ✓ czarnym – czynne linie normalnotorowe, obecnie wyłącznie towarowe;
- ✓ szarym – nieczynne linie normalnotorowe;
- ✓ szarym (przerywana) – projektowane przedłużenie linii nr 52 w kierunku wschodnim, nie zrealizowane

- ✓ zielonym – wąskotorowe koleje leśne.

Rysunek 6 Węzeł kolei normalnotorowych Hajnówka, linia do Białowieży i sieć leśnych kolei wąskotorowych

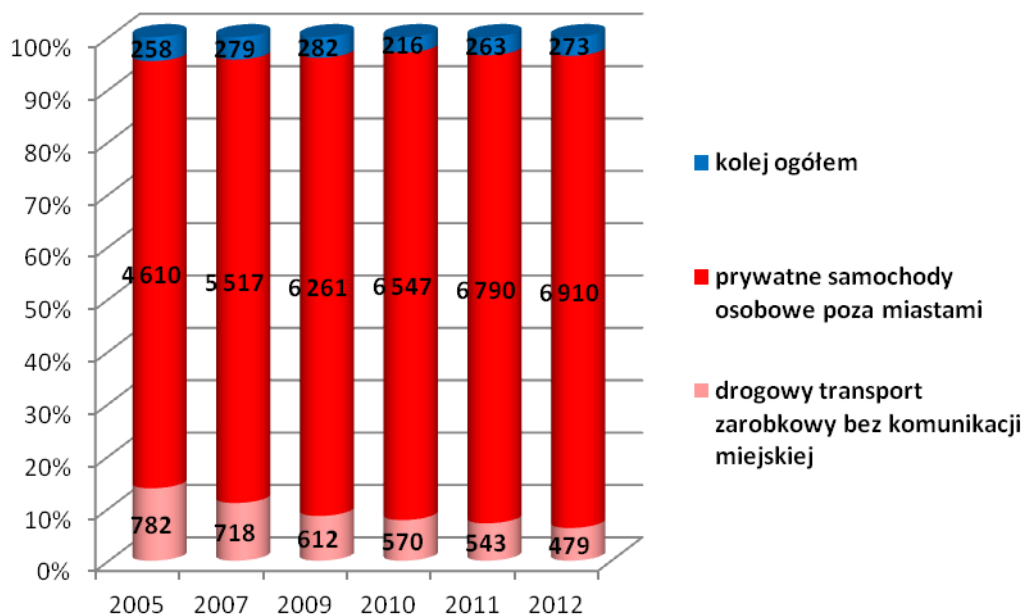


Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Atlasu linii kolejowych Polski 2010”, Wyd. EUROSprinter 2010

3.2.2 Operatorzy transportu kolejowego

Polskie koleje pasażerskie odnotowały, w latach 1980 – 2005, bezprecedensowy w całej Europie spadek liczby pasażerów: z prawie miliarda podróżnych w roku 1980, do 258 mln w roku 2005 – a więc zmniejszenie przewozów o 77%. Głównie za sprawą polityki transportowej samorządów w przewozach regionalnych, ok. roku 2005 spadek ten został zahamowany i do chwili obecnej zmiany nie są większe niż kilka % (np. w roku 2012 przewozy wyniosły 273 mln pas.). Podstawową przyczyną upadku polskich kolei pasażerskich jest ekspansja samochodów osobowych – tylko w latach 2000 do 2010, ich liczba w Polsce wzrosła prawie dwukrotnie. Skalę zjawiska ilustruje wykres poniżej, na którym podana jest liczba pasażerów różnych rodzajów transportu lądowego w latach 2005 – 2012:

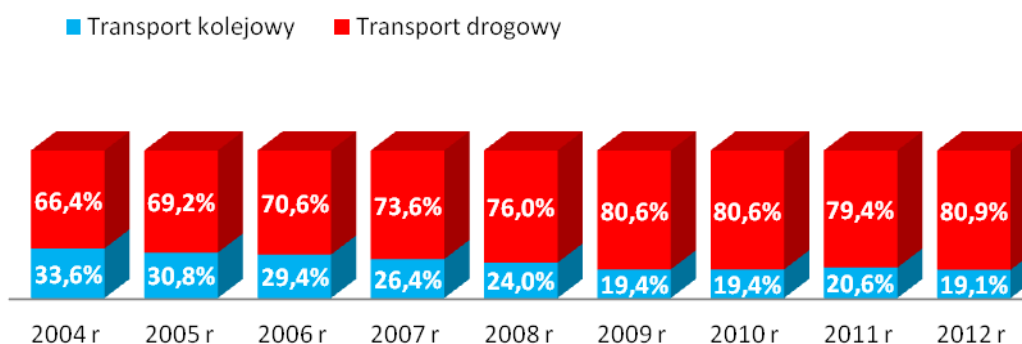
Wykres 1 Udział przewozów pasażerów różnymi środkami transportu w Polsce [mln pas]



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Spadek w kolejowych przewozach towarowych nie był tak dramatyczny jak w pasażerskich, aczkolwiek w latach 1980 do 2005 zmniejszyły się one także o ok. 45%. Pomimo wzrostu w Polsce łącznych przewozów towarów drogą lądową, zarazem postępuje jednak utrata rynku przez kolej na rzecz transportu drogowego, co ilustruje wykres poniżej:

Wykres 2 Podział międzygałęziowy pomiędzy koleją a transportem drogowym w przewozie towarów w Polsce



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK)

3.2.2.1 „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. (PR)

Spółka ta, będąca wspólną własnością 16 samorządów wojewódzkich (woj. podlaskie ma w niej 3,8% udziałów), jest największym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w Polsce. W roku 2012 PR przewiozła 101 mln pasażerów i wykonała pracę przewozową rzędu 6 mld paskm. Za wyjątkiem części pociągów w relacji Siedlce – Czeremcha (p. dalej), PR obsługuje

wszystkie pociągi wojewódzkie (regionalne) na terenie województwa podlaskiego, w tym w przedmiotowym regionie Puszczy Białowieskiej.

W regionie tym nie ma zelektryfikowanych linii kolejowych, obsługa pociągów pasażerskich prowadzona jest więc wagonami spalinowymi lub spalinowymi zespołami trakcyjnymi. Początkowo były to pierwsze w Polsce, dwuczłonowe, 54 miejscowe, spalinowe zespoły trakcyjne serii SN81, stacjonujące w lokomotywniach Czeremcha i Białystok. W czasie ponad 20-letniej eksploatacji pojazdy te stały się symbolem pasażerskiej, kolejowej komunikacji regionalnej na Podlasiu, szczególnie w regionie Puszczy Białowieskiej, choć nie były ani nowoczesne technicznie, ani specjalnie komfortowe (powstały jako adaptacja dużej drezyny i z systemem napędowym przeniesionym wprost z autobusu drogowego. Część z nich nie miała nawet ubikacji).

Zasadniczy przełom nastąpił w minionej dekadzie. Krajowy przemysł rozpoczął produkcję wagonów spalinowych i spalinowych zespołów trakcyjnych nowej generacji, co okazało się największym sukcesem polskiego kolejnictwa w ostatnich latach. Z kraju posiadającego kilkanaście przestarzałych i konstrukcyjnie nieudanych pojazdów, w ciągu niewielu lat Polska została liczącym się w Europie producentem, użytkownikiem i eksporterem nowoczesnych „autobusów szynowych”. Proces ten stymulowany był (i jest) w dużej mierze polityką samorządów wojewódzkich, zamawiających te pojazdy u polskich producentów.

Zakupione autobusy szynowe przekazywane są obecnie (stan na maj 2014 r.) do użytkowania przez:

- ❖ Wyłącznie własne spółki przewozowe samorządów wojewódzkich (województwa: mazowieckie i śląskie);
- ❖ Własne spółki przewozowe samorządów wojewódzkich jw., oraz PR (województwa: dolnośląskie, pomorskie i wielkopolskie. Do rozpoczęcia przewozów, przygotowują się własne spółki samorządów województw: łódzkiego i małopolskiego);
- ❖ zagraniczne przedsiębiorstwo przewozowe²³ oraz PR (województwa: kujawsko – pomorskie i pomorskie);
- ❖ wyłącznie PR (pozostałe województwa wyżej nie wymienione, w tym podlaskie). Należy odnotować iż w tej grupie, samorządy województw: łódzkiego i małopolskiego powołały już własne spółki przewozów kolejowych jw. i kończą przygotowania do przekazywania im pojazdów w celu samodzielnego rozpoczęcia przewozów.

Na zdjęciu poniżej pokazany jest pierwszy pojazd nowej generacji, zakupiony w 2004 r. przez samorząd województwa podlaskiego, SA105 nr 103:

²³ Zależna od niemieckiej kolei DB spółka „ARRIVA RP”

Fot 4 Pierwszy, spalinowy wagon silnikowy nowej generacji (serii SA105) samorządu województwa podlaskiego



Źródło: Fot. własna

W następnych latach samorząd województwa podlaskiego nabył jeszcze dwa pojazdy dwuczłonowe, serii SA108 o analogicznej konstrukcji, a w latach 2006 – 2011 osiem dużych, spalinowych zespołów trakcyjnych serii SA133 o następujących parametrach:

- ✓ Dwuczłonowe, na wspólnym wózku środkowym, układ osi B'2'B';
- ✓ Liczba miejsc siedzących 134 – 146;
- ✓ Moc napędu 2x 382 kW, przekładnia hydrauliczna;
- ✓ Prędkość maksymalna 140 km/godz.;
- ✓ 50% podłogi obniżona do wysokości 600 mm, klimatyzacja wnętrza;
- ✓ Kolorystyka dostosowana do wymagań zamawiającego.

Będąc prawnym następcą dawnej spółki „PKP Przewozy Regionalne” a przedtem części „PKP Przedsiębiorstwo Państwowe”, PR jest nadal przewoźnikiem operującym na terenie całej Polski (za wyjątkiem przewozów wojewódzkich na obszarze województwa mazowieckiego i

śląskiego jw.). Podstawowym obszarem rynku PR są pociągi nie przekraczające granicy danego województwa (odpowiadające w większości dawnym pociągom „osobowym” i „przyspieszonym”) z zastrzeżeniem możliwości dojazdu do najbliższej stacji przesiadkowej lub stacji zmiany kierunku (zawracania)²⁴ położonej w sąsiednim województwie. Przykładem takiego połączenia są regionalne pociągi PR kursujące w relacji Hajnówka / Czeremcha – Siedlce. Jako jedyny obecnie, oprócz „PKP Intercity S.A.”, kolejowy przewoźnik pasażerski, PR uruchamia także połączenia dalekobieżne: kilkadziesiąt, odpowiadających dawnym pociągom „pospiesznym” międzywojewódzkich pociągów „InterRegio” oraz „RegioEkspres” (np. pociągi relacji Warszawa – Hajnówka), jak również międzynarodowe pociągi przygraniczne.

3.2.2.2 „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.

KM jest drugą w Polsce koleją pasażerską pod względem wielkości przewozów (w roku ubiegłym, ponad 64 mln pasażerów). Jako 100% obecnie własność samorządu województwa mazowieckiego, KM obsługuje całość wojewódzkich przewozów pasażerskich na Mazowszu (oraz, na podstawie odpowiednich umów pomiędzy samorządami, także wybrane odcinki w sąsiednich województwach, m.in. pociągi relacji Siedlce – Czeremcha linią nr 31, na zmianę z PR (por. wyżej)). Z uwagi na prawie 100% elektryfikacji linii kolejowych na Mazowszu, podstawowy park pojazdów KM stanowią elektryczne zespoły trakcyjne, w tym najnowszej generacji „Flirt” i „Elf” oraz jedyne w Polsce, zmiennie kierunkowe składy wagonów piętrowych prowadzonych nowoczesnymi lokomotywami „TRAXX”. Do obsługi nielicznych linii nie zelektryfikowanych, w tym linii nr 31, kierowane są importowane, dwuczłonowe, spalinowe zespoły trakcyjne typu VT628.

Fot 5 Spalinowy zespół trakcyjny typu VT628 kolei KM na trasie Siedlce - Czeremcha



Źródło: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5a/Borowiki-peron-1-VT628-003.jpeg> (07.IV.2014)

²⁴ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., art. 4 ust. 1 pkt. 25) (Dz. Ustaw nr 5 z 2010 r. z późn. zmianami)

Pojazdy te są już technicznie przestarzałe i KM rozpoczęła ich sukcesywną wymianę na wagony silnikowe najnowszej generacji serii SA135.

3.2.2.3 Oferta kolejowych przewozów pasażerskich²⁵

„Przewozy Regionalne” i „Koleje Mazowieckie”

Z zasadniczym przełomem w zakresie komfortu pojazdów na publicznych liniach normalnotorowych stoi niestety w sprzeczności drastyczne pogorszenie oferty w zakresie kursowania pociągów pasażerskich. Jedynie prędkości handlowe na kluczowej dla regionu linii nr 31 można uznać za satysfakcjonujące. Zatrzymujące się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych pociągi relacji Siedlce – Czeremcha / Hajnówka osiągają średnio prawie 60 km/godz. Za to zaledwie jeden pociąg dziennie, i to kursujący tylko okresowo, zapewnia połączenie bezpośrednie. Pozostałe trzy (także kursujące tylko okresowo), wymagają przesiadki w Czeremchu. Mające wieloletnią tradycję pociągi „przyspieszone” z Warszawy do Hajnówki, PR ograniczyła do jednego pociągu w piątek i jednego w niedzielę (w relacji „tam” ograniczonej do Czeremchy).

Podobnie zła jest obecnie sytuacja w połączeniach z Białymstokiem przez Czeremchę (obsługiwanych wyłącznie przez PR): jest to jeden pociąg stałego kursowania w dobie, co należy po prostu uznać za brak transportu kolejowego pomiędzy stolicą województwa a jednym z jego powiatów, pomimo czynnych linii!

Warto przypomnieć, że w rozkładzie 2001/2002 pociągów na odcinku Siedlce – Hajnówka było sześć par pociągów (wszystkie stałego kursowania i całoroczne), w tym trzy bezpośrednie, pomiędzy Czeremchą a Białymstokiem kursowało w dobie pięć par pociągów, a na odcinkach: Hajnówka – Cisówka nad „Zbiornikiem Siemianówka” i w międzynarodowej relacji Czeremcha – Wysokolitowsk, kursowały także pociągi pasażerskie.

Linia nr 52

Szczególnym zagadnieniem jest kwestia przywrócenia przewozów na całym odcinku Hajnówka – Białowieża linii nr 52, poruszona już w rozdziale 4.1.6. Regularne przewozy pasażerskie na tym odcinku zostały zawieszone w 1993 r. O tego czasu wspólnym wysiłkiem województwa, powiatu, organizacji hobbystów kolejowych, przewoźników i PKP PLK organizowane są okresowe przejazdy z Hajnówki do Białowieży spalinowym zespołem trakcyjnym, obecnie w ramach corocznych Dni Techniki Kolejowej. Tory wykorzystują także i pomagają w ich konserwacji hobbysci – pasjonaci jazd drezynami. Zamiarem gospodarza nieczynnej linii, którym jest obecnie samorząd powiatu hajnowskiego, jest przywrócenie na niej regularnej komunikacji pasażerskiej o charakterze przewozów turystycznych, być może ze zorganizowaniem także pociągów w relacji Białowieża – Warszawa.

Koleje wąskotorowe

Jak wspomniano powyżej, wąskotorowe koleje leśne Puszczy Białowieskiej pozostają jedną z większych atrakcji turystycznych regionu. Regularne przejazdy w krytych i otwartych wagonach przystosowanych do przewozu osób organizowane są w okresie letnim, od 1 lipca do 30 września, w każdy wtorek, czwartek i sobotę o godzinie 10:00. Na zamówienie możliwe

²⁵ Tylko na okres od 15 czerwca do 31 sierpnia br. Por. także rozdział 7.1.1

jest uruchomienia pociągu także poza sezonem i prowadzonego powtórnie uruchomionym w 1991 r. parowozem (standardowym środkiem trakcyjnym są lokomotywy spalinowe).

Fot 6 Odjazd wąskotorowego pociągu turystycznego z Hajnówki do Topiła



Źródło: Fot. własna

Na początku linii, na terenie tartaku w Hajnówce, znajduje się budynek stacji z kasą, toalety, peron stacji, wiata nad peronem oraz zabytkowy parowóz (Fot. 1) z wagonami do przewozu drewna. Kolejny zabytkowy parowóz i wagon stacjonują także na końcowej stacji Topiło.

Właścicielem pojazdów, podobnie jak linii, i operatorem przewozów jest Nadleśnictwo Hajnówka.

3.2.2.4 Przewozy towarowe

Po likwidacji przygotowań do masowych przewozów wojskowych koleją na kierunku wschód – zachód i ogólnym zmniejszeniu się wymiany towarowej z krajami b. ZSRR, a jednocześnie ograniczeniem lokalnego przemysłu i gwałtownym wzroście konkurencji ze strony transportu drogowego, kolejowe przewozy towarowe w badanym regionie zmalały w stopniu jeszcze większym niż pasażerskie.

Na liniach normalnotorowych ich głównym operatorem jest PKP Cargo S.A., największy w Polsce (i jeden z największych w Europie) kolejowy przewoźnik towarowy. Kolejowe przewozy towarowe w Polsce są jednak obecnie w dużym stopniu zliberalizowane (ponad 80 podmiotów może wykonywać przewozy rzeczy koleją)²⁶, w szczególności dotyczy to przewozów w wagonach cysternach których PKP Cargo praktycznie nie posiada. Ponieważ

²⁶ Tj. są to podmioty gospodarcze, posiadające tzw. certyfikat bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego

znaczący wolumen wymiany towarowej poprzez przejście graniczne Siemianówka – Świsłocz stanowią ładunki transportowane w cysternach kolejowych, to do rejonu przeładunkowego

„*Siemianówka*” (rozdz. 4.1.4) i dalej do stacji granicznej Świsłocz po torze normalnym, kursują także pociągi operatorów innych niż PKP Cargo.

Na granicznej linii szerokotorowej nr 59/461 całość przewozów, głównie importowanych do Polski produktów ropopochodnych, wykonują koleje białoruskie „Bcz”.

3.2.3 Inwestycje na sieci kolejowej w regionie Puszczy Białowieskiej

Kluczowe przedsięwzięcia w tym zakresie, polegające na budowie największego w Polsce rejonu przeładunkowego z toru szerokiego na normalny „*Siemianówka*” wraz z towarzyszącą rozbudową stacji w Hajnówce, Czeremsze i odp. adaptacją linii nr 31, , straciły obecnie znaczenie gospodarcze. Za wyjątkiem częściowego przystosowania rejonu przeładunkowego „*Siemianówka*” do przeładunków importowanych paliw płynnych, żadne inwestycje kolejowe nie są w nim obecnie prowadzone, ani też nie są zaplanowane w najbliższym czasie. W połączeniu z ograniczaniem oferty i dewastacją infrastruktury dla przewozów pasażerskich, spowodowało to ogólna degradację transportu kolejowego w przedmiotowym regionie. Jego skutkiem jest, potwierdzone badaniami sondażowymi omówionymi w rozdziale 6, mierne zainteresowanie społeczeństwa tym środkiem komunikacji.

Tymczasem wspólnoty europejskie nie ustają w wysiłkach finansowych i organizacyjnych mających na celu zwiększenie udziału w przewozach transportu kolejowego kosztem drogowego – bardzo operatywnego, ale też niebezpiecznego, mało wydajnego i dewastującego środowisko naturalne. Pomimo zaniedbań w utrzymaniu, region Puszczy Białowieskiej, na tle pozostałego obszaru Podlasia posiada nadal stosunkowo dobrze rozwiniętą sieć kolejową normalno- i szerokotorową, w tym przystosowaną do komunikacji międzynarodowej z krajami, posiadającymi sieć szerokotorową 1520 mm.

W związku z powyższym, przedsięwzięcia w zakresie rewitalizacji transportu kolejowego należy uznać za przyszłościowo niezbędne. Zostały one przedstawione w rozdziale 8.

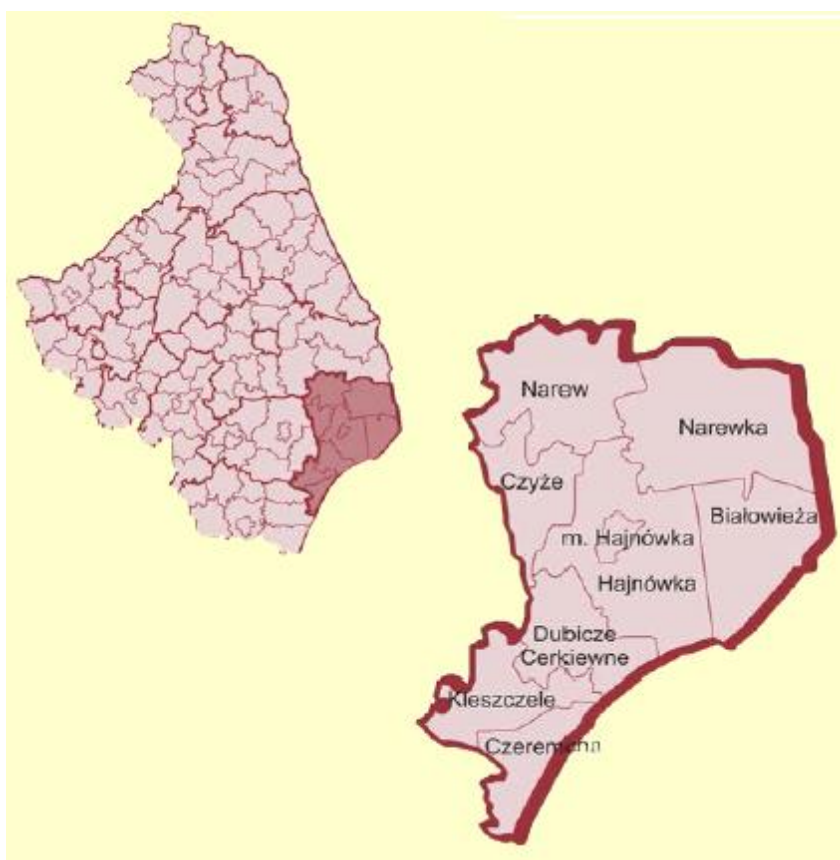
4 Analiza demograficzna regionu Puszczy Białowieskiej

4.1 Położenie geograficzne

Powiat hajnowski położony jest w północno-wschodniej Polsce, w południowo-wschodniej części województwa podlaskiego. Siedzibą władz powiatowych i głównym ośrodkiem gospodarczym i kulturowym jest miasto Hajnówka położone w odległości ok. 63 km od Białegostoku. Z powiatem hajnowskim graniczą powiaty: od północy – białostocki, od zachodu – bielski, od południa – siemiatycki. Wschodnia granica Polski oddziela powiat hajnowski od Białorusi. Ogólna powierzchnia powiatu wynosi 162 353 ha. W jego granicach znajduje się 9 gmin:

- gminy miejskie: Hajnówka;
- gminy wiejskie: Białowieża, Czeremcha, Czyże, Dubicze Cerkiewne, Hajnówka, Narew i Narewka;
- gminy miejsko-wiejskie: Kleszczele

Rysunek 7 Położenie geograficzne powiatu i jego gmin

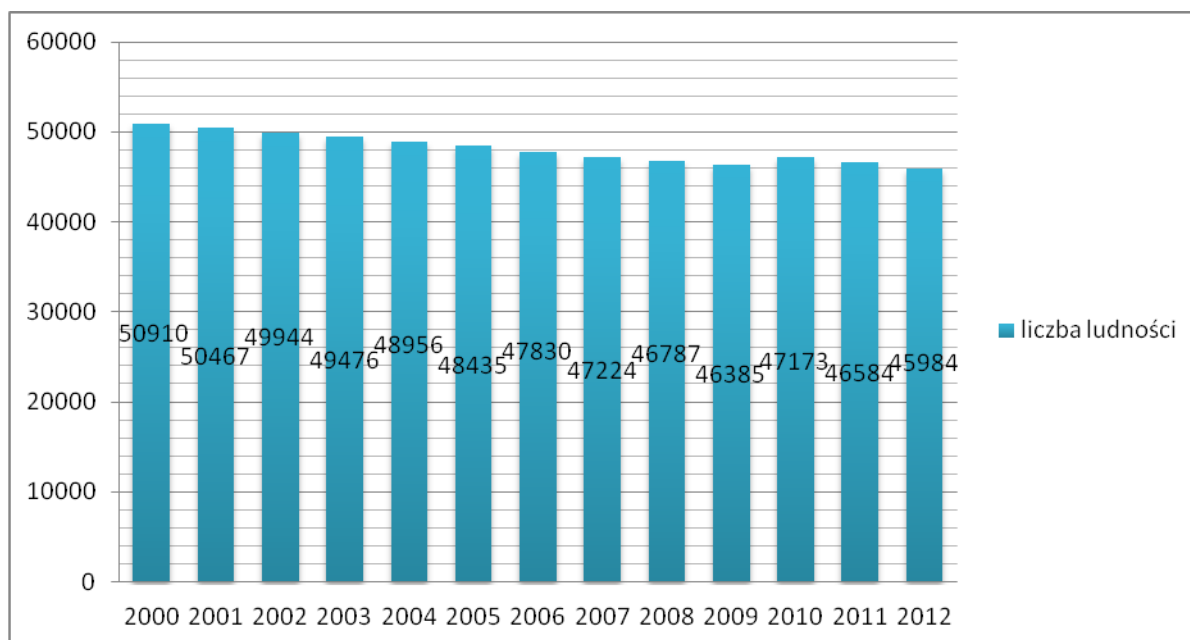


Źródło: www.stat.gov.pl

4.2 Dane statystyczne

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego wg stanu na koniec 2012 roku (31 XII 2012) powiat hajnowski zamieszkiwało 45 984 osoby, w tym 22 338 mężczyzn i 23 646 kobiety. Analizując liczbę ludności na terenie powiatu w latach 2000 – 2012 można stwierdzić, że liczba ludności powiatu hajnowskiego sukcesywnie spada, co przedstawia poniższy wykres.

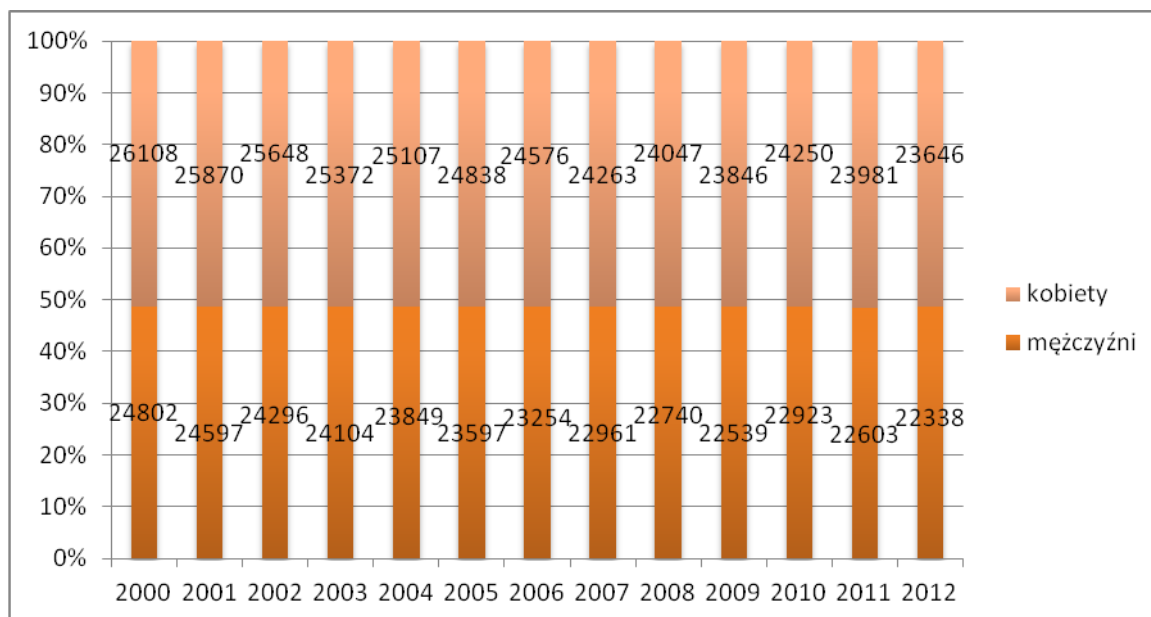
Wykres 3 Liczba ludności powiatu hajnowskiego w latach 2000 – 2012



Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Tendencja spadkowa nie odzwierciedla sytuacji w województwie podlaskim, gdzie w latach 2008 – 2011 odnotowano wzrost liczby ludności. Pomimo spadku liczby ludności powiatu hajnowskiego na przestrzeni lat, proporcja pomiędzy kobietami i mężczyznami zamieszkującymi powiat jest stała. 49 % ludności powiatu stanowią mężczyźni a 51 % - kobiety.

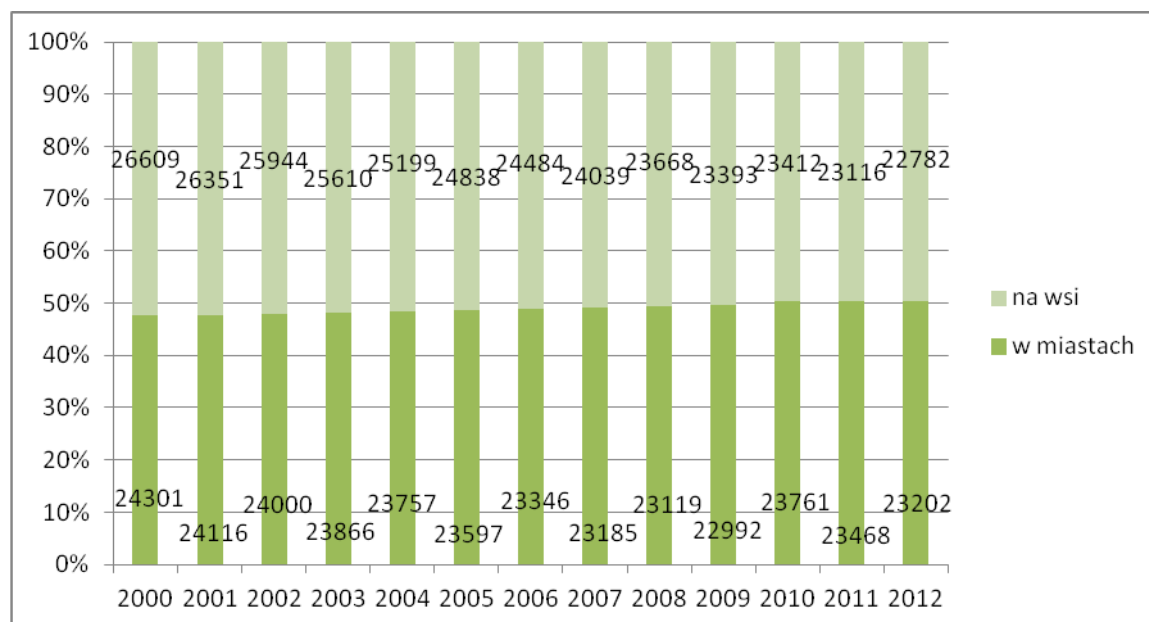
Wykres 4 Liczba ludności powiatu hajnowskiego w latach 2000 – 2012 z podziałem na kobiety i mężczyzn wraz z ich udziałem w stosunku do całkowitej liczby ludności w powiecie



Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Poniższy wykres prezentuje liczbę ludności w miastach i na wsi w latach 2000 – 2012 na terenie powiatu hajnowskiego. W przeciągu analizowanych 13 lat liczba mieszkańców miast w tym powiecie nieznacznie wzrosła (o 2 %) i od 2009 roku utrzymuje się na poziomie 50 %.

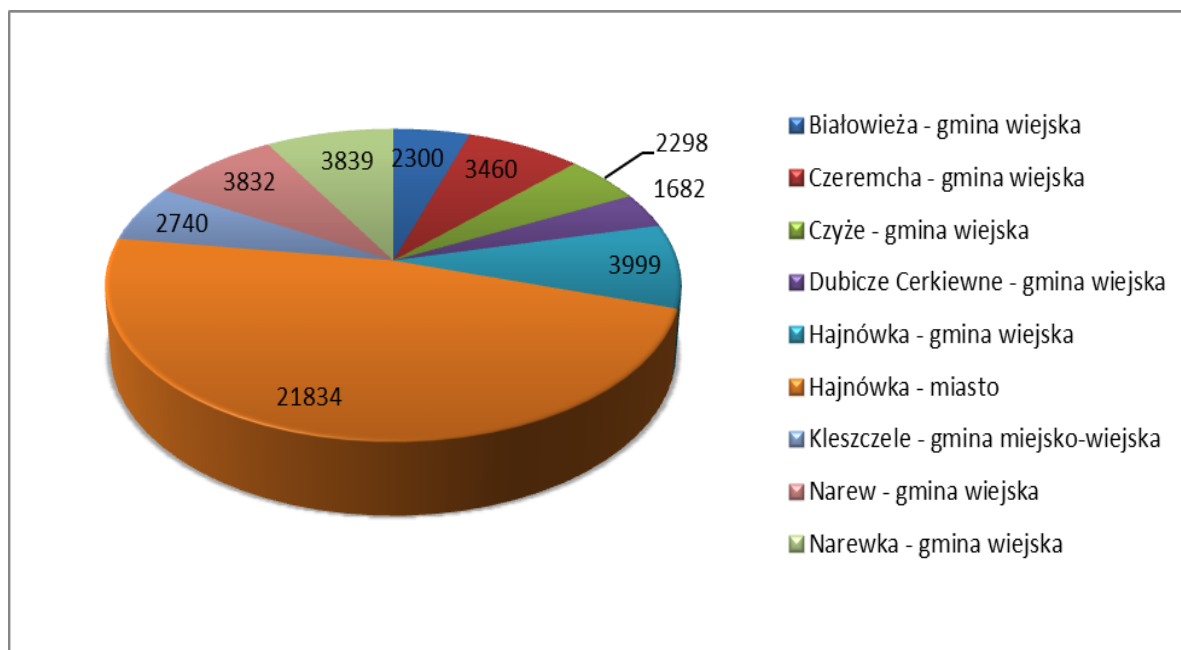
Wykres 5 Liczba ludności powiatu hajnowskiego w latach 2000 – 2012 z podziałem na osoby mieszkające na wsi i w mieście



Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Rozmieszczenie ludności w gminach powiatu jest nierównomierne. Najwięcej osób zamieszkuje gminę miejską Hajnówka – blisko 47,5 % ogółu mieszkańców powiatu. Najmniej liczną gminą jest gmina Dubicze Cerkiewne z liczbą mieszkańców wynoszącą 1682 osoby. Sytuację prezentuje poniższy wykres:

Wykres 6 Liczba mieszkańców w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego



Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Gminy powiatu hajnowskiego należą do gmin stosunkowo dużych powierzchniowo, co przy stosunkowo małej liczbie mieszkańców (głównie terenów wiejskich) daje niski wskaźnik gęstości zaludnienia. Gęstość zaludnienia powiatu hajnowskiego w 2012 roku wynosiła 28 osób/km², co plasowało powiat hajnowski na 15 miejscu w województwie (na równi z powiatem suwalskim). Mniejszą gęstością zaludnienia w 2012 r. charakteryzował się tylko powiat sejneński. Gęstość zaludnienia województwa podlaskiego wynosiła w tym czasie 123 osoby/km². Najniższą gęstością zaludnienia w powiecie cechują się od lat gminy puszczańskie Białowieża i Narewka - 11 osób/km². W ostatnich latach również gęstość zaludnienia gminy Dubicze Cerkiewne spadła do 11 osób/km². Najwyższą gęstością zaludnienia charakteryzuje się miasto Hajnówka – 1026 osób/km².

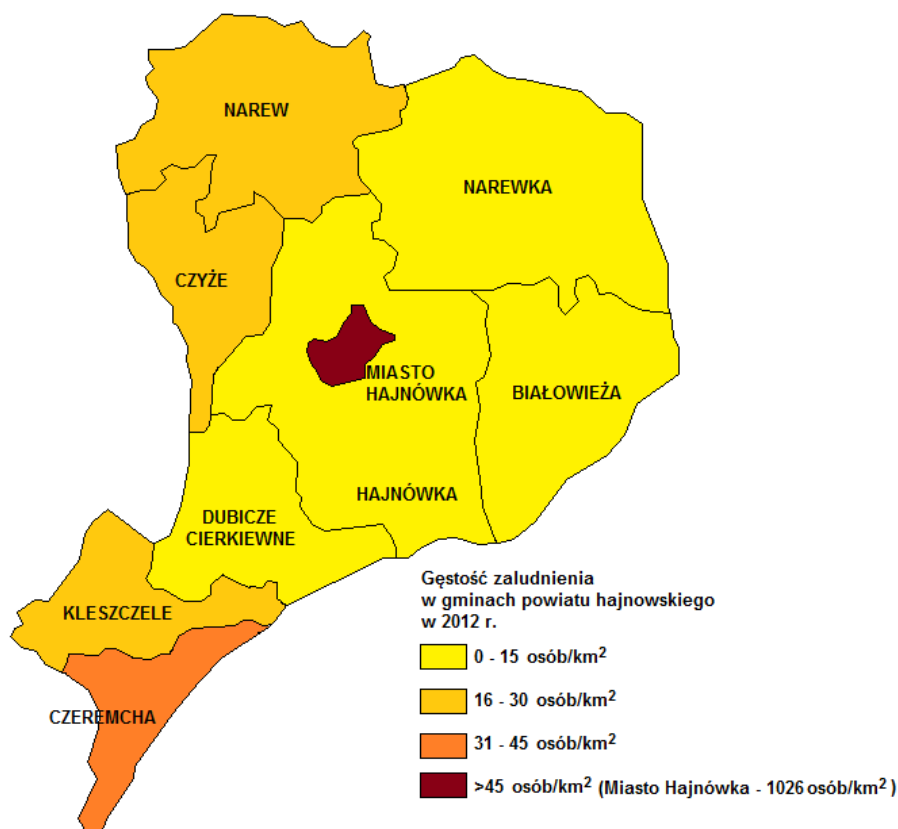
Tabela 9 Gęstość zaludnienia w powiecie hajnowskim i poszczególnych gminach powiatu

Lp.	Jednostka administracyjna	Powierzchnia [ha]	Liczba ludności [osoby]	Gęstość zaludnienia [osoby/km ²]
1.	Białowieża – gmina wiejska	20 314	2 300	11
2.	Czeremcha – gmina wiejska	9 682	3 460	36

Lp.	Jednostka administracyjna	Powierzchnia [ha]	Liczba ludności [osoby]	Gęstość zaludnienia [osoby/km ²]
3.	Czyże – gmina wiejska	13 453	2 298	17
4.	Dubicze Cerkiewne – gmina wiejska	15 144	1 682	11
5.	Hajnówka – gmina wiejska	29 293	3 999	14
6.	Hajnówka – gmina miejska	2 129	21 834	1 026
7.	Kleszczele – gmina miejsko-wiejska	14 289	2 740	19
8.	Narew – gmina wiejska	24 151	3 832	16
9.	Narewka – gmina wiejska	33 898	3 839	11
10.	powiat hajnowski	162 353	45 984	28

Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Rysunek 8 Gęstość zaludnienia w gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku



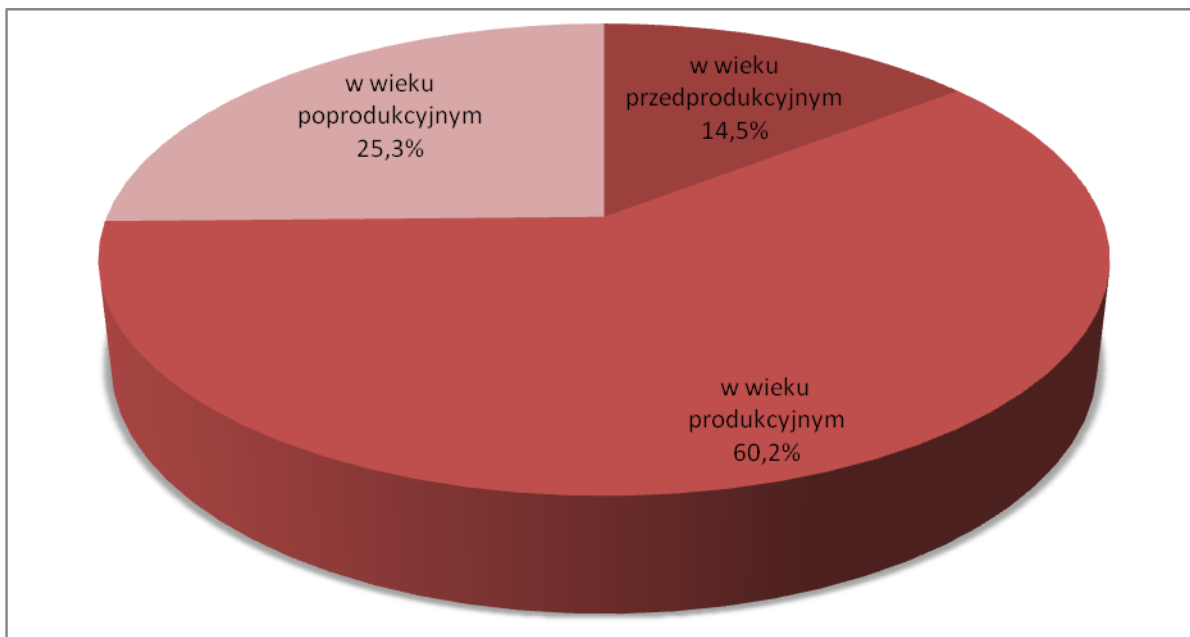
Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Pojęcie „wieku produkcyjnego” jest jednym z ważniejszych w badaniu struktur społeczno-zawodowych, które są prowadzone są na pograniczu ekonomii i demografii. W Polsce w opracowaniach statystycznych z uwagi na wiek zdolności do pracy wyróżnia się trzy podstawowe grupy:

- ludność w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat);
- ludność w wieku produkcyjnym (18-59 dla kobiet oraz 18-64 dla mężczyzn);
- ludność w wieku poprodukcyjnym (60 i więcej dla kobiet oraz 65 lat i więcej dla mężczyzn).

Na terenie powiatu hajnowskiego ludność w wieku przedprodukcyjnym stanowi 14,5 % ogółu ludności, ludność w wieku produkcyjnym - 60,2 %, a ludność wieku poprodukcyjnym - 25,3 % ludności powiatu. Graficznym obrazem tej sytuacji jest poniższy wykres:

Wykres 7 Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w % ludności powiatu hajnowskiego w 2012 roku

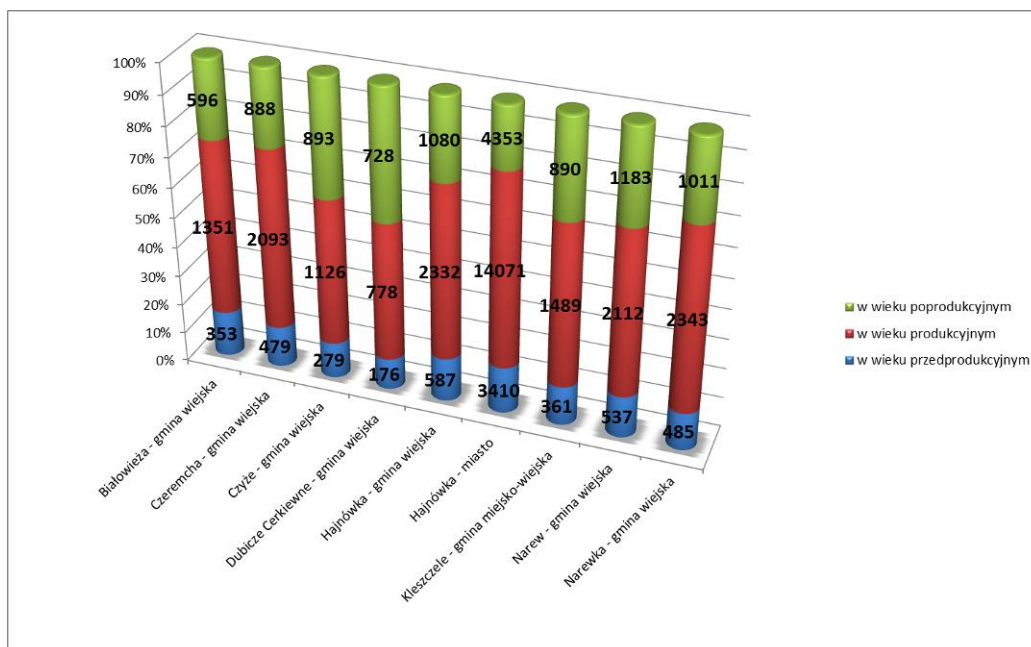


Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Ludność w wieku przedprodukcyjnym w poszczególnych gminach powiatu oscyluje wokół wartości średniej dla powiatu (14,5 %). Najmniejszy odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym odnotowano w gminie Dubicze Cerkiewne (10,5 %), natomiast największy w gminach: miasto Hajnówka (15,6 %) i Białowieża (15,3 %). Największy odsetek osób w wieku produkcyjnym występuje na terenie miasta Hajnówka (64,4 %) oraz w gminach: Narewka (61 %) i Czeremcha (60,5 %). Najmniej osób w wieku produkcyjnym odnotowano w gminie Dubicze Cerkiewne (46,6 %) oraz gminie Czyże (49 %). Jednocześnie te dwie gminy, charakteryzują się największym udziałem osób w wieku poprodukcyjnym – odpowiednio: 43,3 % i 38,9 %. Biorąc pod uwagę udział osób w wieku poprodukcyjny w

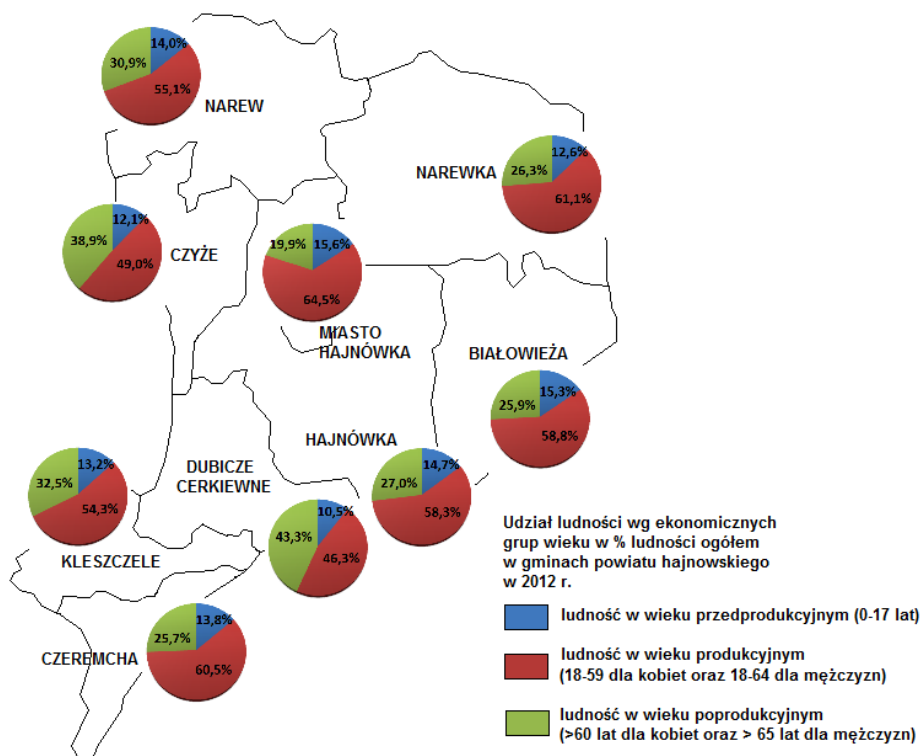
powiecie hajnowskim – jedynie miasto Hajnówka (19,9 %) posiada ten odsetek niższy od średniej dla powiatu. Oznacza to, że w każdej gminie wiejskiej i miejsko-wiejskiej powiatu hajnowskiego udział osób w wieku poprodukcyjnym jest wyższy niż 25,3 %. Strukturę „wieku produkcyjnego” prezentuje poniższy wykres i rysunki:

Wykres 8 Liczba mieszkańców wg ekonomicznych grup wieku w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku



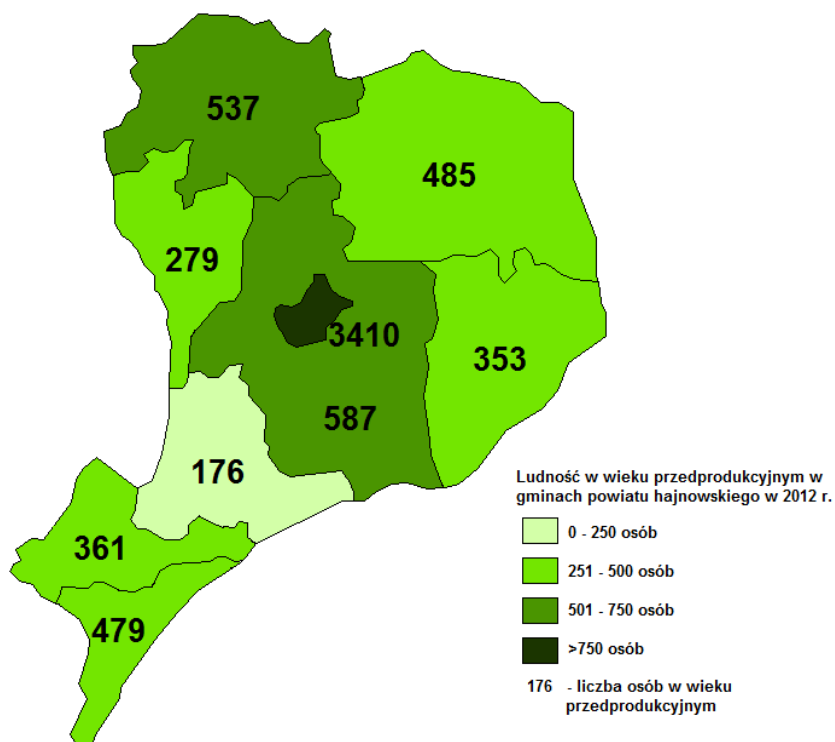
Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Rysunek 9 Udział ludności wg ekonomicznych grup wieku w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku.



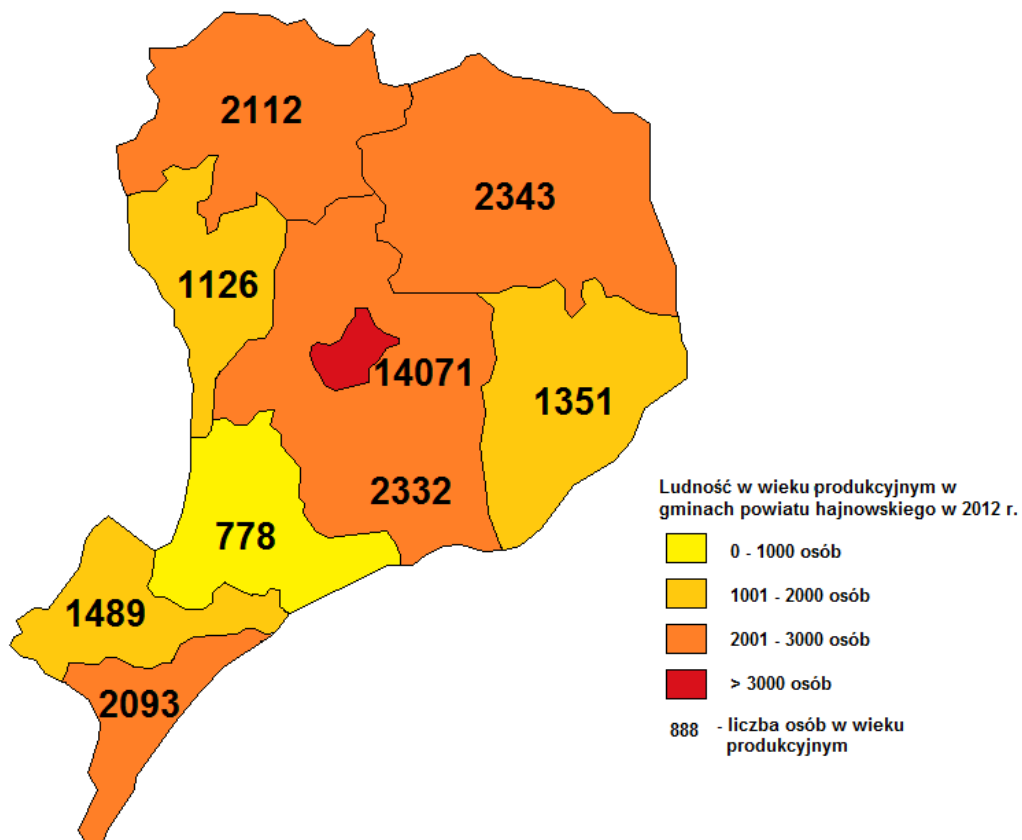
Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Rysunek 10 Ludność w wieku przedprodukcyjnym w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku.



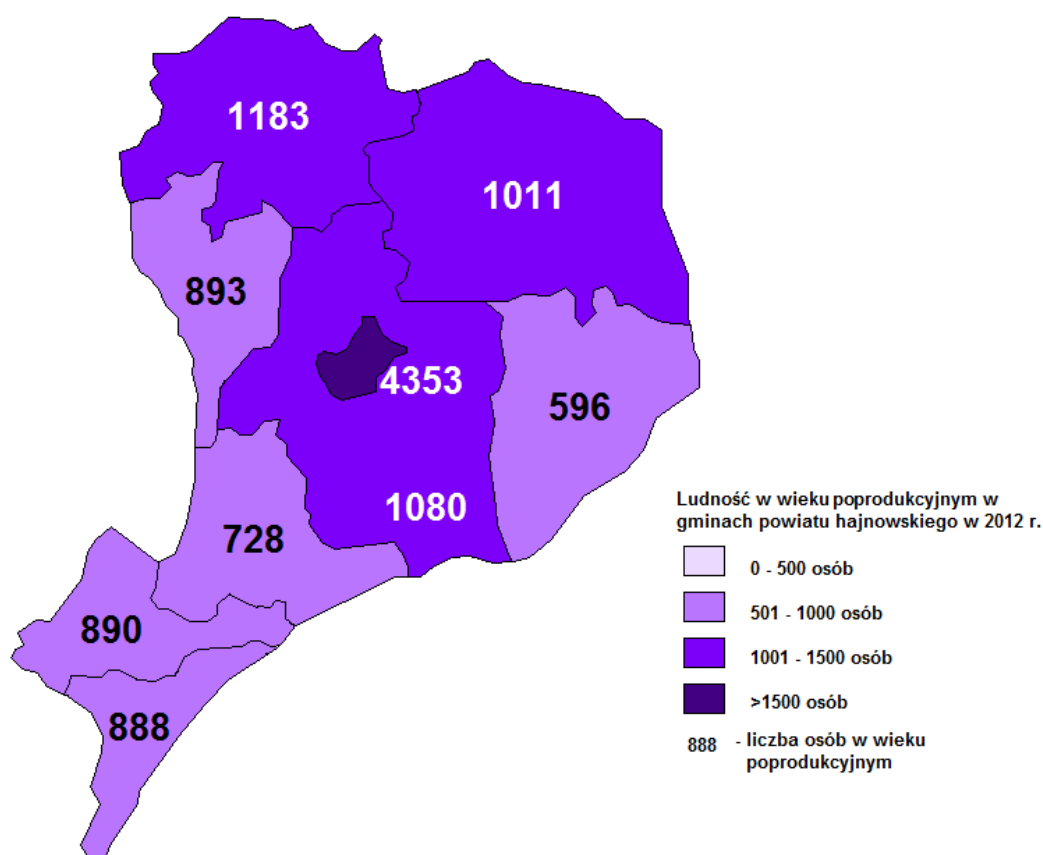
Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Rysunek 11 Ludność w wieku produkcyjnym w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku



Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Rysunek 12 Ludność w wieku poprodukcyjnym w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku



Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

W celu określenia liczby ludności faktycznie aktywnej zawodowo spośród ludności w wieku produkcyjnym odjęto liczbę osób zarejestrowanych jako osoby bezrobotne. Dodatkowo wśród osób w wieku produkcyjnym wyróżniono (w skali powiatu) osoby w wieku produkcyjnym mobilnym oraz w wieku produkcyjnym niemobilnym. Wiek produkcyjny mobilny obejmuje przedział wiekowy zawierający się w wieku produkcyjnym i obejmujący osoby, które są zdolne do zmiany stanowiska, miejsca pracy lub ewentualnego przekwalifikowania się. W związku z tym wiek mobilny określa się, jako przedział między 18 a 44 rokiem życia niezależnie od płci. Odpowiednio wiek produkcyjny niemobilny jest to przedział wiekowy 45 – 59 dla kobiet i 45 – 64 dla mężczyzn. Dane dla powiatu prezentuje poniższa tabela:

Tabela 10 Liczba osób aktywnych zawodowo w powiecie hajnowskim w 2012 r.

	Liczba osób w wieku produkcyjnym	Liczba bezrobotnych osób	Liczba osób aktywnych zawodowo
ogółem	27695	2297	25398
mężczyźni	15221	1236	13985
kobiety	12474	1061	11413
w tym:			

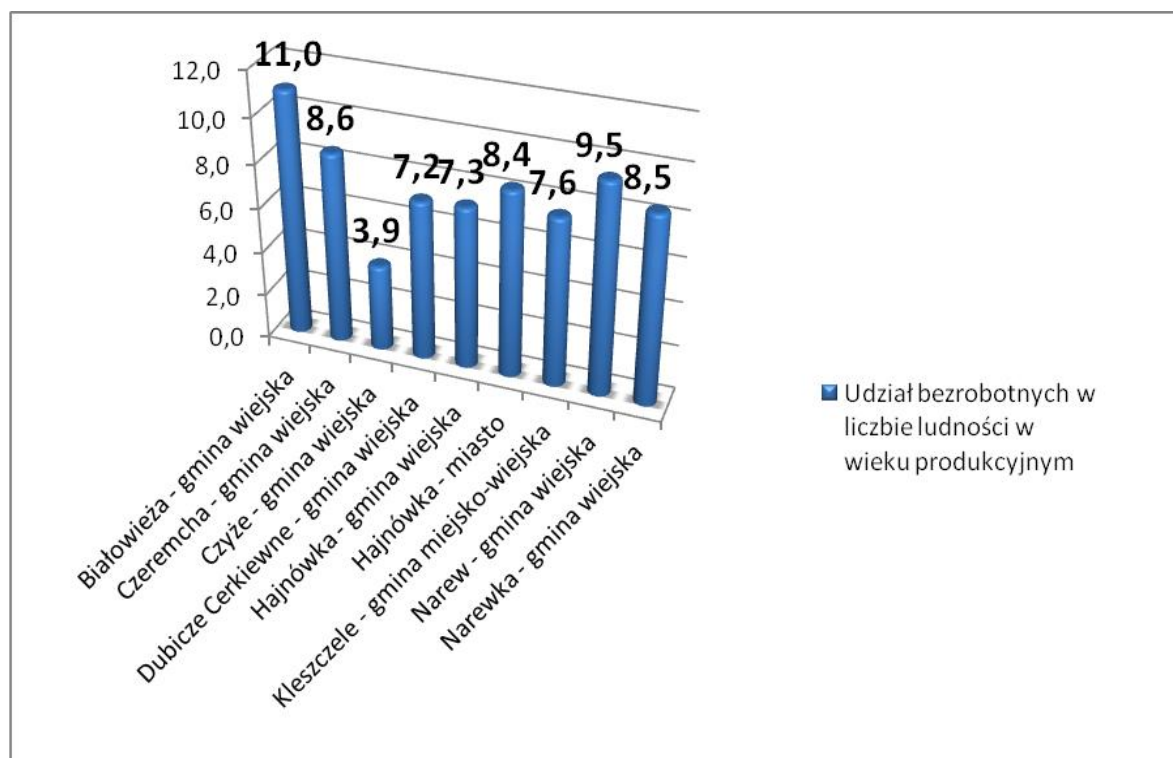
osoby w wieku mobilnym			
ogółem	15753	1498	14255
mężczyźni	8434	731	7703
kobiety	7319	767	6552
osoby w wieku niemobilnym			
ogółem	11942	799	11143
mężczyźni	6787	505	6282
kobiety	5155	294	4861

Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Na podstawie analizy stwierdzono, że na terenie powiatu hajnowskiego, w 2012 roku było 25 398 osób aktywnych zawodowo, co w odniesieniu do liczby mieszkańców powiatu stanowi nieco ponad 55 %. Wśród osób aktywnych zawodowo większy udział stanowią mężczyźni, zarówno w wieku produkcyjnym mobilnym jak i niemobilnym. W wieku mobilnych osób aktywnych zawodowo jest 14 255, natomiast w wieku niemobilnym - 11 143 osoby.

Bezrobocie w skali powiatu wynosi niecałe 5 %, natomiast bezrobocie w poszczególnych gminach zaprezentowane zostało na poniższym wykresie:

Wykres 9 Udział bezrobotnych w liczbie ludności w wieku produkcyjnym w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku



Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

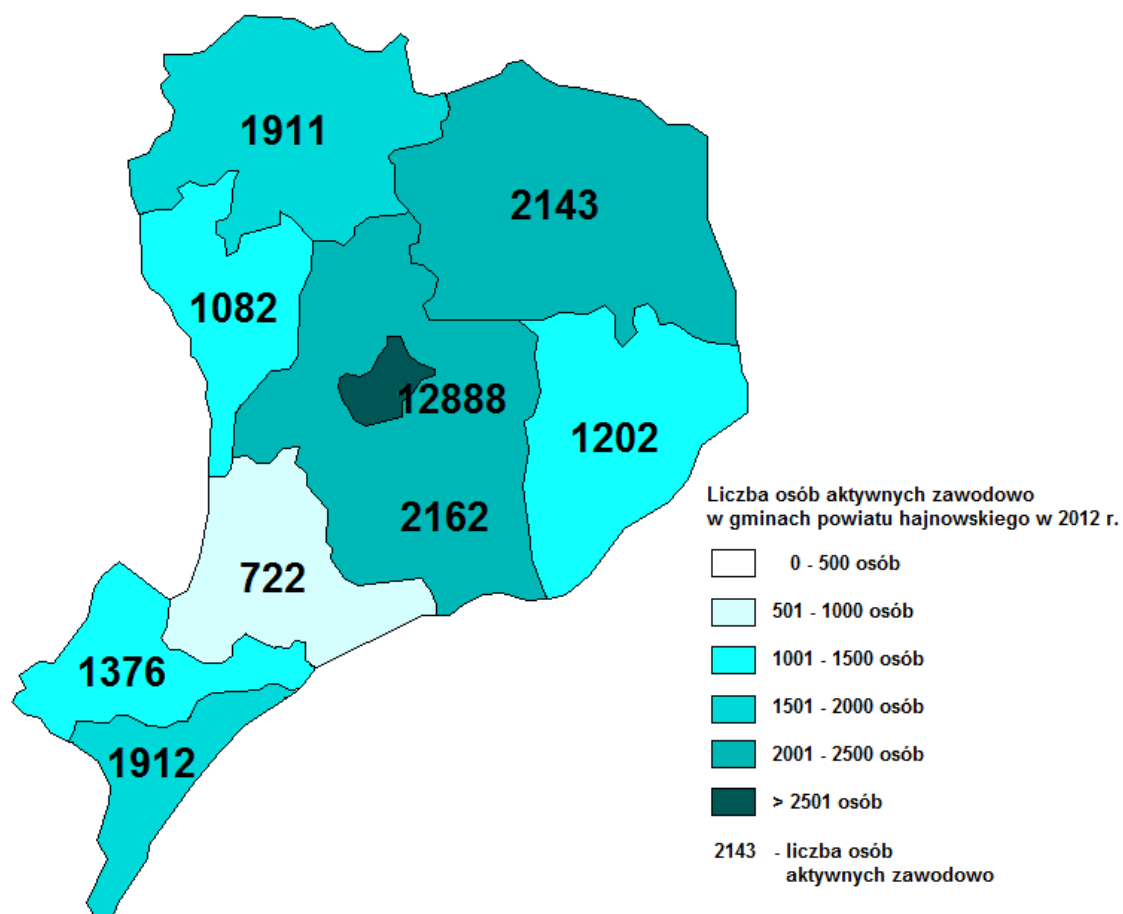
Liczba osób aktywnych zawodowo w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego została zaprezentowana w poniższej tabeli oraz na rycinie:

Tabela 11 Liczba osób aktywnych zawodowo w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku

Lp.	Jednostka administracyjna	Liczba osób w wieku produkcyjnym	Liczba osób bezrobotnych	Liczba osób aktywnych zawodowo
1.	Białowieża – gmina wiejska	1351	149	1202
2.	Czeremcha – gmina wiejska	2093	181	1912
3.	Czyże – gmina wiejska	1126	44	1082
4.	Dubicze Cerkiewne – gmina wiejska	778	56	722
5.	Hajnówka – gmina wiejska	2332	170	2162
6.	Hajnówka – gmina miejska	14071	1183	12888
7.	Kleszczele – gmina miejsko-wiejska	1489	113	1376
8.	Narew – gmina wiejska	2112	201	1911
9.	Narewka – gmina wiejska	2343	200	2143

Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

Rysunek 13 Liczba osób aktywnych zawodowo w poszczególnych gminach powiatu hajnowskiego w 2012 roku



Źródło: opracowanie własne na podst. www.stat.gov.pl (31.XII.2012 r.)

5 Ocena dostępności poszczególnych miejscowości powiatu hajnowskiego do głównych miejscowości w regionie i stolicy

5.1 Drogowy transport zbiorowy i prywatne samochody osobowe²⁷

Jak pokazały wyniki badań sondażowych (por. rozdział 6), zasadnicze dla stałych mieszkańców regionu kierunki ciążenia komunikacyjnego transportem drogowym generują następujące, najważniejsze dla tej grupy pasażerów, relacje podróży:

- Relacja 1: dla większości miejscowości w badanym regionie – dojazd do siedziby powiatu i jego głównego ośrodka miejskiego, Hajnówki;
- Relacje 2a i 2b: dojazd do siedziby powiatu jw. z siedzib gmin bardziej odległych: Kleszczele i Czeremcha;
- Relacje 3a, 3b, 3c i 3d: dojazd do sąsiedniego, znaczącego miejsca pracy i nauki: powiatowego Bielska Podlaskiego;
- Dojazd do największego w województwie miejsca pracy i nauki, Białegostoku;
- Relacja 4a, 4b, i 4c: trasą przez Narew;
- Relacja 5a i 5b: trasą przez Michałowo;
- Relacja 6a i 6b oraz 7a i 7b: trasą przez Bielsk Podlaski;
- Relacja 8: Dojazd ze skrajnej gminy regionu, Kleszczeli, do kolejnego sąsiedniego ośrodka regionalnego, powiatowych Siemiatycz.

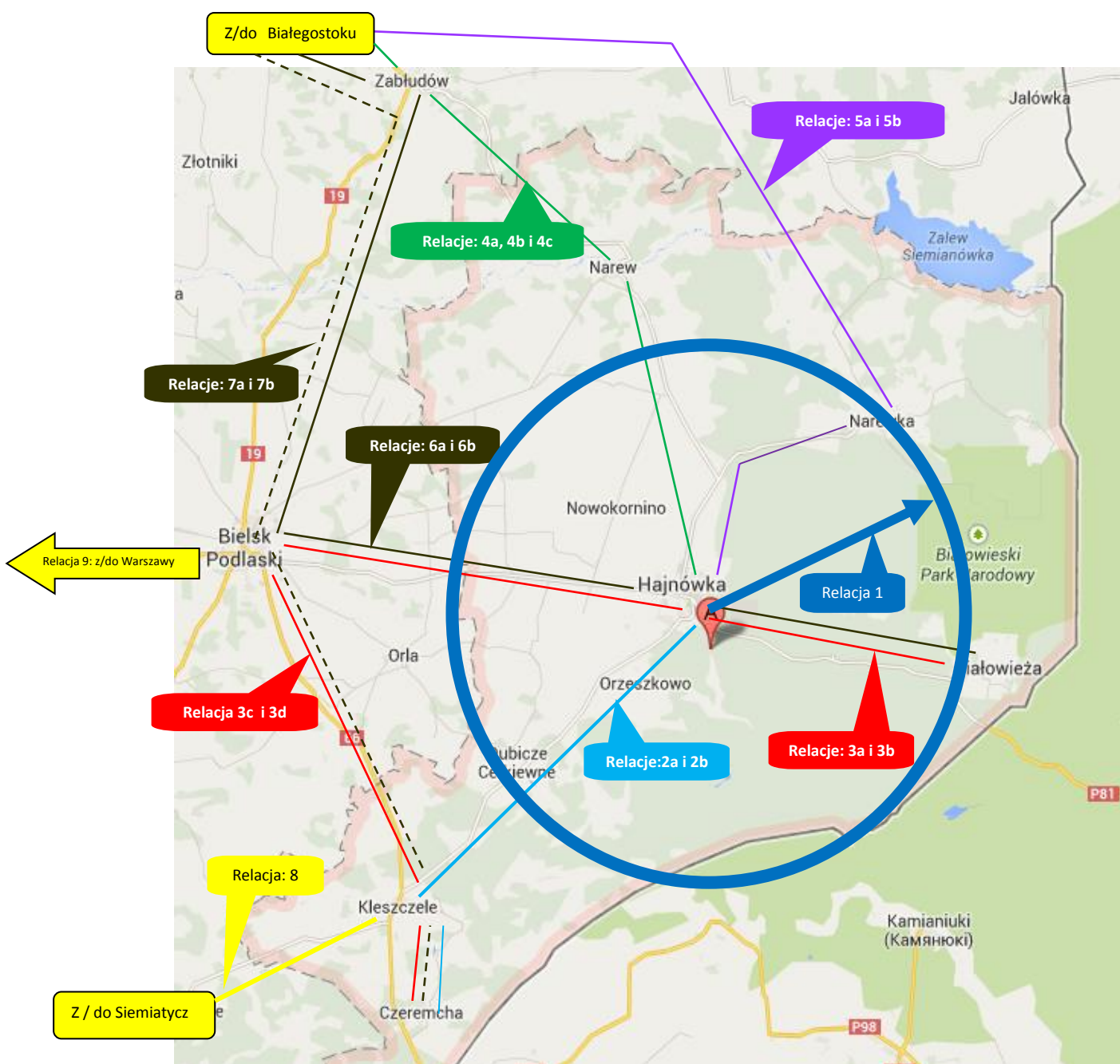
Dodatkowo, jako relacja nr 9, uwzględnione zostało stałe połączenie autobusowe z Warszawą (przez Ciechanowiec, Małkinię).

Relacje jw. podane są schematycznie na mapie poniżej²⁸ a następnie opisane bardziej szczegółowo w tabeli. W tabeli podane zostały również odległości, wyliczone od punktów w których generowane są największe potoki pasażerów: miast powiatowych, siedzib gmin i Białegostoku. Ocena dostępności w aspekcie częstotliwości kursowania pojazdów drogowego transportu zbiorowego, została szczegółowo omówiona w rozdziale 3.1.6.

²⁷ Numery i przebieg dróg kołowych podane są w rozdziale 3.1

²⁸ Por także rysunek w rozdziale 3.1.6

Rysunek 14 Zasadnicze, stałe relacje w transporcie drogowym w regionie Puszczy Białowieskiej



Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://maps.google.pl/maps?q=mapa+powiatu+hajnowskiego> (22.IV.2014 r.)

Tabela 12 Parametry najważniejszych, stałych relacji w transporcie drogowym

Nr relacji	Trasa	Odległość w km, ok.:
------------	-------	----------------------

1	Dojazd do Hajnówki z miejscowości położonych w odległości do ok. 20 km od centrum	
2a	Hajnówka – DW 685 – Kleszczele	27
2b	Hajnówka – DW 685 – Kleszczele – DK66 - Czeremcha	30
3a	Hajnówka – DW 689 – Bielsk Podlaski	27
3b	Białowieża – DW 689 – Hajnówka – DW 689 – Bielsk Podlaski	48
3c	Kleszczele – DK66 – Bielsk Podlaski	26
3d	Czeremcha – DK 66 – Kleszczele – DK 66 – Bielsk Podlaski	29
4a	Białowieża – DW689 – Hajnówka – DW685 – Narew – DW685 / DK19 - Białystok	85
4b	Hajnówka – DW685 – Narew – DW685 / DK19 - Białystok	64
4c	Narew – DW685 / DK19 - Białystok	45
5a	Hajnówka – DW687 – Narewka – DW687 / DW686 – Michałowo – DW686 / DK65 - Białystok	102
5b	Narewka – DW687 / DW686 – Michałowo – DW686 / DK65 - Białystok	63
6a	Białowieża – DW689 – Hajnówka – DW689 – Bielsk Podlaski – DK19 – Białystok	97
6b	Hajnówka – DW689 – Bielsk Podlaski – DK19 – Białystok	76
7a	Kleszczele – DK66 – Bielsk Podlaski – DK19 - Białystok	75
7b	Czeremcha – DK 66 – Kleszczele – DK 66 – Bielsk Podlaski - DK19 - Białystok	78
8	Kleszczele – DW 693 – Siemiatycze	43
9	Białowieża – DW689 – Hajnówka – DW689 – Bielsk Podlaski / Ciechanowiec / Małkinia / Warszawa	263

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z analizą wykonana w rozdziale 3.1.6.3, dla każdej z relacji wybranych jw. operatorzy drogowego transportu zbiorowego oferują stałe połączenia (inna kwestia, czy zawsze z dostateczną częstotliwością – por. rozdział 3.1.6.3 i 3.1.6.4). Oczywiście i coraz bardziej powszechną alternatywą dla transportu publicznego jest natomiast korzystanie z pojazdów

motoryzacji indywidualnej. W tabeli poniżej pokazano parametry, umożliwiające porównanie czasów i kosztów przejazdu drogowym transportem indywidualnym²⁹ i zbiorowym.

W związku z powyższym, do celów obliczeń:

- jako koszt podróży, w przypadku transportu zbiorowego podane zostały ceny biletów normalnych jednorazowych wg oficjalnych cenników przewoźników drogowych operujących w przedmiotowym regionie. Uwzględnione zostały aktualne promocje (niekiedy znaczące). Z uwagi na przyjęcie zasady porównania transportu zbiorowego i indywidualnego można uznać, że ceny biletów zbiorowych przewoźników drogowych będą różniły się niewiele i do obliczeń uprawione jest zastosowanie albo jednej z nich, albo średniej;
- po analizie różnych informacji o zużyciu paliwa przez samochody osobowe podczas jazdy poza miastami po drogach klas reprezentatywnych dla przedmiotowego regionu, a także uwzględniając przeciętną obecnie cenę detaliczną paliw silnikowych, jako miarodajne do obliczeń przyjęto jednostkowe koszty eksploatacji samochodów osobowych wg niższej ze stawek, podanych w rozporządzeniu ministra infrastruktury³⁰, tj. 0,5214 zł/km;
- czasy jazdy drogowego transportu zbiorowego podane zostały zgodnie z oficjalnymi rozkładami jazdy przewoźników jw. Dla potrzeb oszacowania atrakcyjności transportu zbiorowego jego czasy jazdy podane są bez przesiadek. Dla pojazdów indywidualnych, czasy jazdy zostały oszacowane na podstawie najnowszych danych odnośnie generalnego pomiaru ruchu³¹ i zgodnie z opracowaniem³². Z pewnym uproszczeniem przyjęto dalej, że wpływ ewentualnych zatorów drogowych (sam w sobie bardzo ważny) dla pojazdów drogowego transportu zbiorowego i dla samochodów osobowych, będzie taki sam. Z punktu widzenia podróżnych najsłabszym punktem motoryzacji indywidualnej – oprócz oczywiście bezpieczeństwa ruchu i obciążenia środowiska naturalnego – jest dostępność miejsc parkingowych. Wskaźnik motoryzacji w regionie Puszczy Białowieskiej jest jednak stosunkowo niski³³ a w zbiorze źródeł – celów podróży jw., za wyjątkiem Białegostoku i Warszawy, nie wstępują większe ośrodki miejskie w których problem z miejscem do zaparkowania bywa krytycznym ograniczeniem korzystania z motoryzacji indywidualnej. Upoważnia to do pominięcia tego aspektu przy oszacowaniu czasów podróży.

Tabela 13 Porównanie podróży drogowej transportem zbiorowym i indywidualnym

²⁹ Ze względu koszty, pominięte zostało stałe korzystanie z usług nieregularnego transportu typu taksówkowego

³⁰ Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz.U. 2002 nr 27 poz. 271)

³¹ <http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu> (25.IV.2014)

³² „Instrukcja oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych” Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa marzec 2004

³³ P. rozdział 3.1.8

Nr relacji	Transport zbiorowy, bez przesiadek		Prywatne samochody osobowe	
	Czas w min., ok.	Koszt w zł, ok.	Czas w min., ok.	Koszt w zł, ok.
1	37' ³⁴	5,5	20'	10,0
2a	38'	6,0	19'	13,7
2b	50'	10,3	21'	16,8
3a	30'	9,6	21'	15,0
3b	56'	13,4	38'	26,8
3c	31'	8,0	19'	14,7
3d	brak		25'	15,9
4a	125'	14,0	58'	44,3
4b	90'	8,5 ³⁵	44'	33,3
4c	58'	b.d.	31'	23,5
5a	133'	20,0	70'	53,2
5b	107'	b.d.	57'	43,2
6a	brak		73'	50,5
6b	122'	18,0	56'	39,6
7a	109'	15,0	20'	14,6
7b	120'	15,5	22'	18,2
8	57'	12,5	34'	24,0
9	294'	45,0	*)	137,1

*) ze względu na rozpowszechnienie obecnie telematycznych systemów wspomagania wyboru drogi i techniki jazdy, na długich trasach porównanie byłoby nie miarodajne

Źródło: opracowanie własne

5.2 Transport kolejowy³⁶

Oferta kolei niestety nie wytrzymuje obecnie porównania z transportem drogowym. Istnieje połączenie kolejowe stolicy powiatu, Hajnówki, z Białymstokiem, ale ze względu na zupełnie okrężną drogę, przez Czeremchę (i z przesiadką), jest ono ok. 2,5 krotnie dłuższe i droższe od autobusowego, w cenie niewiele niższej niż koszt wykorzystania samochodu osobowego. Dodatkowo, kolej oferuje w tej relacji tylko jedną parę pociągów dziennie.

Znacznie bardziej atrakcyjna jest oferta kolei na ciągu Hajnówka – Czeremcha – Siedlce. W tej relacji, nie ma możliwości wybrania trasy drogowej ani bezpośredniej, ani przy wykorzystaniu dróg tej samej klasy, co zaniża nie tylko prędkość podróży ale także obniża poziom bezpieczeństwa i powiększa uczucie zmęczenia kierowców. Jak zostało to wspomniane w rozdziale 3.2, pociąg regionalny osiąga natomiast na tej trasie bardzo dobrą, jak na linie lokalne, prędkość handlową rzędu 60 km/godz. Przy czym linia ta jest stosunkowo prosta, co generuje atrakcyjne czasy jazdy. Zarazem trasa do Siedlec, dużego, subregionalnego ośrodka gospodarczego, może być zaliczona do zasadniczego dla stałych mieszkańców regionu kierunkuciążenia komunikacyjnego – podobnie jak inne kierunki w transporcie drogowym (por. wyżej). Z uwagi na konkurencję kolei, w relacji Hajnówka –

³⁴ O ile dana miejscowość jest dostępna drogowym transportem zbiorowym

³⁵ Na tej trasie przewoźnicy drogowi udzielają obecnie głębokich zniżek

³⁶ Por. także rozdział 3.2.1 i 3.2.2

Siedlce nie ma więc oferty autobusowej bez przesiadek. Koszty użycia samochodu osobowego na tej trasie można natomiast oszacować na ponad 60 zł; wobec aktualnej ceny kolejowego biletu normalnego rzędu 20 zł, pociąg będzie w tym wypadku bezkonkurencyjny.

Dodatkowo, kolejowa trasa przez Siedlce jest bardzo atrakcyjnym połączeniem z Warszawą. Na magistrali kolejowej E20, na odcinku Siedlce – Warszawa, pociągi regionalne kursują w godzinach szczytu co ok. pół godziny z prędkością handlową ponad 80 km/godz.

Kolej może także stanowić konkurencję na krótkim odcinku Hajnówka – Czeremcha: jej czas jazdy jest prawie dwukrotnie krótszy niż autobusu, przy porównywalnej cenie biletu.

Niestety, także w relacji Hajnówka – Siedlce słabym punktem oferty kolei jest obecnie częstotliwość kursowania (por. rozdział 3.2.3).

5.3 Ocena dostępności przy stałych relacjach podróży

5.3.1 Pojazdy transportu indywidualnego

Przy aktualnym stanie dróg i odległościach przeciętnych dla badanego regionu można uznać, że dostępność przy użyciu środka transportu indywidualnego jest praktycznie nieograniczona. Jedynym wyjątkiem mogą być warunki zimowe, które w regionie Puszczy Białowieskiej bywają bardziej surowe niż średnio w Polsce.

5.3.2 Publiczny transport zbiorowy

Jak zostało to mówione w rozdziale 3.1.6, 3.2.2. oraz 5.1 i 5.2, ocena dostępności poszczególnych miejscowości powiatu hajnowskiego publicznym transportem zbiorowym, z punktu widzenia stałych relacji podróży (stałych mieszkańców) musi być zróżnicowana. Jej wyniki, zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 14 Ocena dostępności miejscowości powiatu hajnowskiego transportem zbiorowym

L.P.	Skąd	Dokąd	Rodzaj transportu	Konieczność przesiadek	Ocena dostępności	Uwagi
1	Miasto Hajnówka	Białystok	drogowy	NIE	dobra	
2			kolejowy	TAK	niedostateczna	brak pociągów bezpośrednich; bardzo okrężna trasa
3		Warszawa	drogowy	NIE	dostateczna	niekorzystne godziny
4			kolejowy	w większości TAK	dostateczna	brak bezpośrednich pociągów stałego kursowania
5	gmina wiejska Hajnówka	siedziba gminy	drogowy	NIE	w godzinach szczytu w dni robocze – dostateczna; poza godzinami szczytu i w dni wolne – niedostateczna	niektóre miejscowości nie mają transportu zbiorowego w dni wolne
6		Białystok	Jw.	TAK	Jw.	Jw.
7		Warszawa	Jw.	TAK	niedostateczna	Jw.
8	Białowieża	Hajnówka	Jw.	NIE	Dostateczna	za mało kursów w dni wolne
9		Białystok; Warszawa	Jw.	Jw.	Jw.	Jw.
10	gmina wiejska Białowieża	siedziba gminy	Jw.	NIE	w godzinach szczytu w dni robocze – dostateczna; poza godzinami szczytu i w dni wolne – niedostateczna	niektóre miejscowości nie mają transportu zbiorowego w dni wolne
11		Hajnówka	Jw.	TAK	Jw.	Jw.
12		Białystok; Warszawa	Jw.	TAK	Jw.	Jw.

L.P.	Skąd	Dokąd	Rodzaj transportu	Konieczność przesiadek	Ocena dostępności	Uwagi
13	Narew	Hajnówka	Jw.	NIE	dobra	
14		Białystok	Jw.	Jw.	Jw.	
15		Warszawa	Jw.	TAK	dostateczna	
16	gmina wiejska Narew	siedziba gminy	Jw.	NIE	dostateczna	Do niektórych miejscowości, oddalonych od dróg wojewódzkich, w ogóle nie dociera transport publiczny
17		Hajnówka	Jw.	Jw.	Jw.	Jw.
19		Białystok	Jw.	Częściowo TAK	Jw.	Jw.
20		Warszawa	Jw.	TAK	niedostateczna	Jw.
21	Narewka	Hajnówka	Jw.	NIE	dostateczna	za mało kursów w dni wolne
22		Białystok	Jw.	Jw.	Jw.	Jw.
23		Warszawa	Jw.	TAK	niedostateczna	
24	gmina wiejska Narewka	siedziba gminy	Jw.	NIE	niedostateczna	niektóre miejscowości nie mają transportu zbiorowego w dni wolne
25		Hajnówka	Jw.	Jw.	Jw.	Jw.
26		Białystok	Jw.	Częściowo TAK	Jw.	Jw.

L.P.	Skąd	Dokąd	Rodzaj transportu	Konieczność przesiadek	Ocena dostępności	Uwagi
27		Warszawa	Jw.	TAK	niedostateczna	Jw.
28	Czyże	Hajnówka	Jw.	NIE	dostateczna	za mało kursów w dni wolne
29		Białystok	Jw.	Częściowo TAK	Jw.	Jw.
30		Warszawa	Jw.	TAK	niedostateczna	
31	gmina wiejska Czyże	siedziba gminy	Jw.	NIE	niedostateczna	niektóre miejscowości nie mają transportu zbiorowego w dni wolne; do innych, oddalonych od dróg wojewódzkich, w ogóle nie dociera transport publiczny
32		Hajnówka	Jw.	Jw.	Jw.	Jw.
33		Białystok	Jw.	Częściowo TAK	Jw.	Jw.
34		Warszawa	Jw.	TAK	niedostateczna	Jw.
35	Dubicze Cerkiewne	Hajnówka	Jw.	NIE	Dostateczna	za mało kursów w dni wolne
36		Białystok	Jw.	TAK	Jw.	Jw.
37		Warszawa	Jw.	TAK	niedostateczna	
38	gmina wiejska	siedziba gminy	Jw.	NIE	niedostateczna	niektóre miejscowości nie mają transportu zbiorowego w dni wolne; do innych, oddalonych od drogi krajowej i dróg wojewódzkich, w ogóle nie dociera transport publiczny

L.P.	Skąd	Dokąd	Rodzaj transportu	Konieczność przesiadek	Ocena dostępności	Uwagi
39	Dubicze Cerkiewne	Hajnówka	Jw.	częściowo TAK	Jw.	Jw.
40		Białystok	Jw.	częściowo TAK	Jw.	Jw.
41		Warszawa	Jw.	TAK	Jw.	Jw.
42	miasto Kleszczele	Hajnówka	drogowy	NIE	dostateczna	za mało kursów w dni wolne
43		Białystok	drogowy	NIE	Jw.	Jw.
44			kolejowy	NIE	Jw.	zbyt mała liczba kursów; niedogodne przesiadki
45		Warszawa	drogowy	TAK	niedostateczna	Jw.
46			kolejowy	TAK	niedostateczna	Jw.
47	Gmina miejsko – wiejska	siedziba gminy	drogowy	NIE	dostateczna	za mało kursów w dni wolne
48		Hajnówka	drogowy	częściowo TAK	Jw.	Jw.
49			drogowy; kolejowy	częściowo TAK	Jw.	Jw.
50		Białystok	drogowy	częściowo TAK	Jw.	Jw.
51			drogowy;	częściowo	Jw.	Jw.

L.P.	Skąd	Dokąd	Rodzaj transportu	Konieczność przesiadek	Ocena dostępności	Uwagi
	Kleszczewo		kolejowy	TAK		
52		Warszawa	drogowy	TAK	niedostateczna	Jw.
53			kolejowy	TAK		
54	Czeremcha	Hajnówka	kolejowy	NIE	dobra	za mało kursów w dni wolne
55		Białystok	kolejowy	NIE	niedostateczna	zbyt mała liczba kursów
56		Warszawa	kolejowy	TAK	dostateczna	za mało kursów w dni wolne
57	Gmina wiejska Czeremcha	siedziba gminy	drogowy	NIE	dostateczna	za mało kursów w dni wolne
58		Hajnówka	drogowy	TAK	Jw.	Jw.
59			drogowy; kolejowy	TAK	Jw.	Jw.
60		Białystok	jw	Jw.	Jw.	Jw.
61		Warszawa	Jw.	jw	niedostateczna	Jw.

Źródło: opracowanie własne

6 Analiza potrzeb komunikacyjnych mieszkańców regionu na podstawie sondażu przeprowadzonego wśród mieszkańców

Tematem sondaży przeprowadzonych w ramach przedmiotowego projektu wśród wybranego zbioru mieszkańców regionu Puszczy Białowieskiej (powiatu hajnowskiego), było zbadanie preferencji komunikacyjnych mieszkańców tego powiatu. Metodyka i wyniki badania, zostały przedstawione poniżej.

6.1 Schemat doboru próby

- technika realizacji wywiadów – wywiad kwestionariuszowy;
- charakter próby – próba losowa mieszkańców powiatu;
- charakterystyka respondentów – 325 mieszkańców powiatu hajnowskiego dobranych proporcjonalnie do liczby osób zamieszkujących poszczególne gminy. Próba kontrolowana była ze względu na płeć oraz grupy wiekowe. Dodatkowo zrealizowano 69 celowych wywiadów z osobami podróżującymi wyłącznie samochodami prywatnymi.

6.2 Rozkład próby

W tabeli poniżej podany został rozkład próby:

Tabela 15 Rozkład próby pomiędzy respondentami

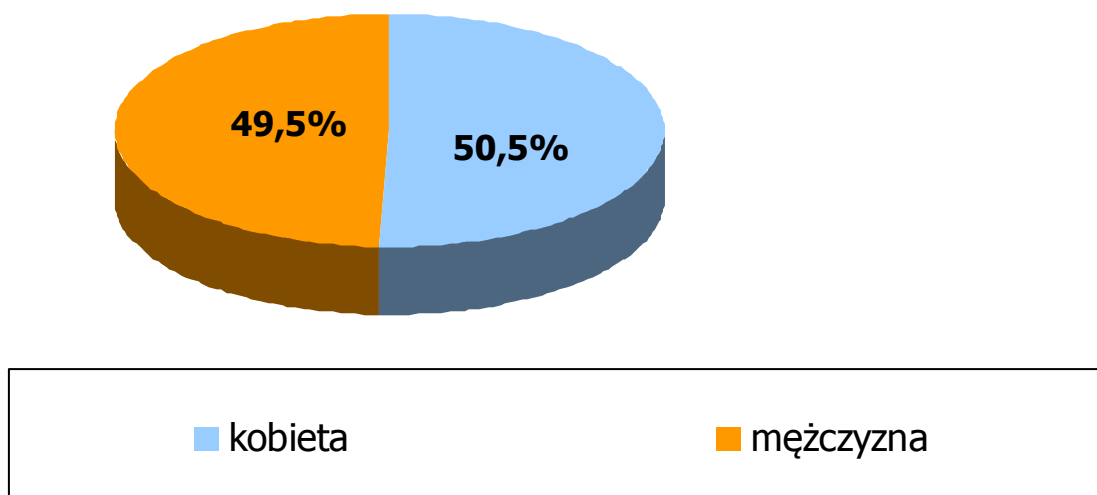
Lp.	Jednostka administracyjna	Liczba ankiet	W tym:		W tym w wieku:		
			mężczyzn	kobiet	15 - 19	20 – 64	65 i więcej
1	Gmina Białowieża	25	12	13	1	18	3
2	Gmina Czeremcha	29	14	15	5	20	4
3	Gmina Czyże	25	12	13	3	18	4
4	Gmina Dubicze Cerkiewne	23	11	12	3	16	4
5	Gmina Hajnówka	31	15	16	4	22	5
6	Miasto Hajnówka	86	42	44	30	60	13
7	Gmina Kleszczele	31	15	16	4	22	5
8	Gmina Narew	30	15	15	4	21	5
9	Gmina Narewka	30	15	15	4	21	5

Źródło: Opracowanie własne

6.3 Charakterystyka respondentów

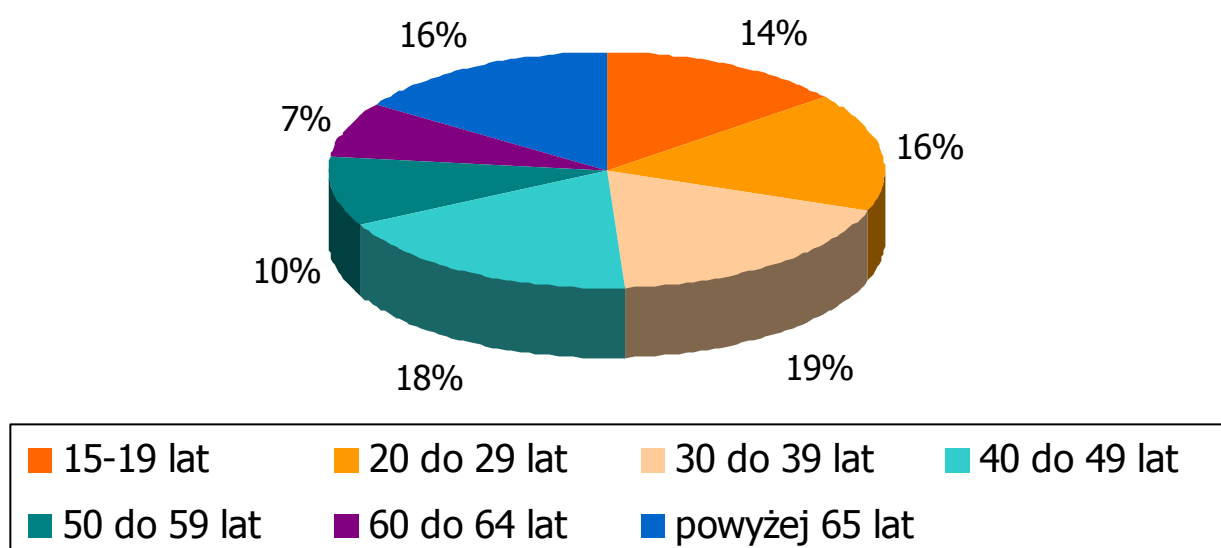
Charakterystyki respondentów pod kątem różnych cech, zostały przedstawione na rysunkach poniżej:

Rysunek 15 Płeć respondenta



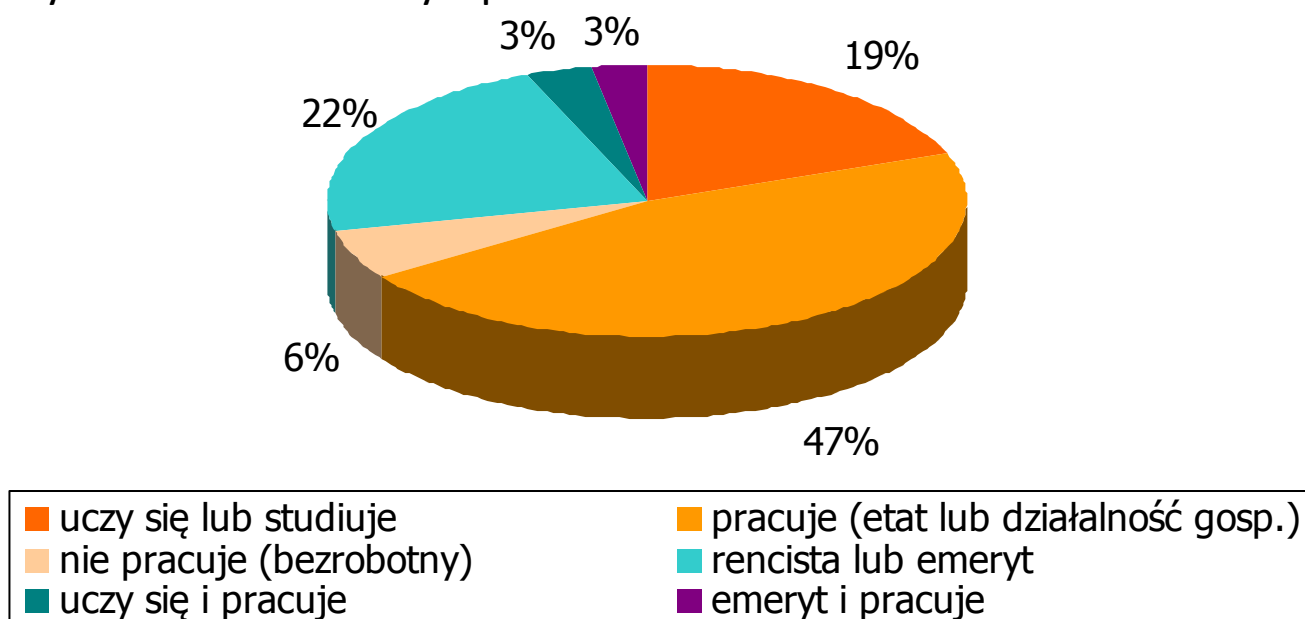
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 16 Wiek respondenta



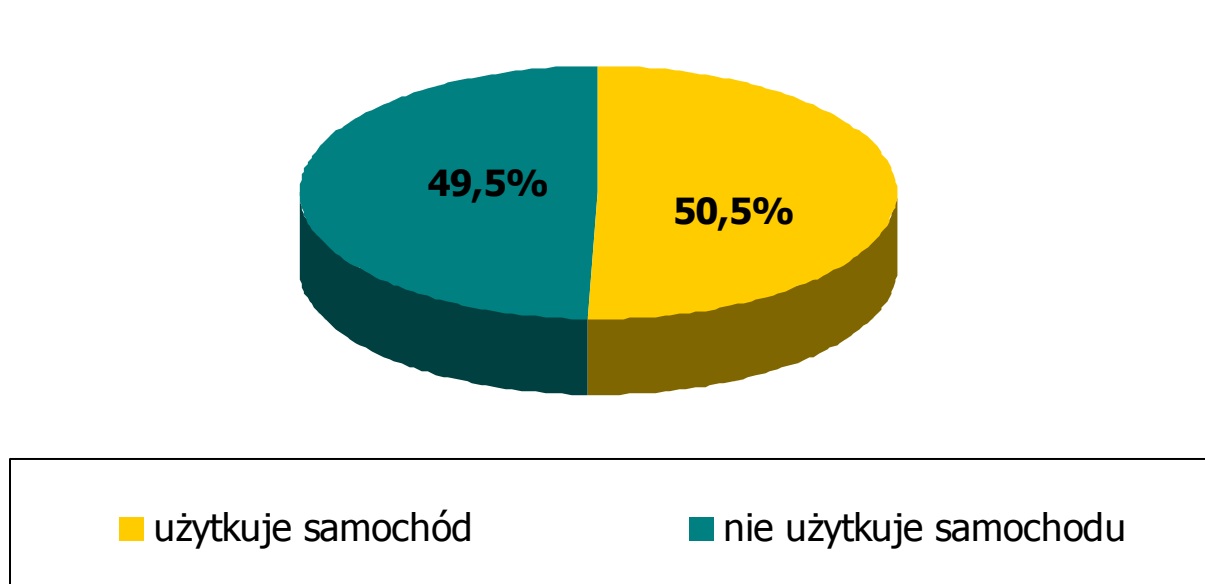
Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 17 Status zawodowy respondenta



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 18 Użytkowanie samochodu



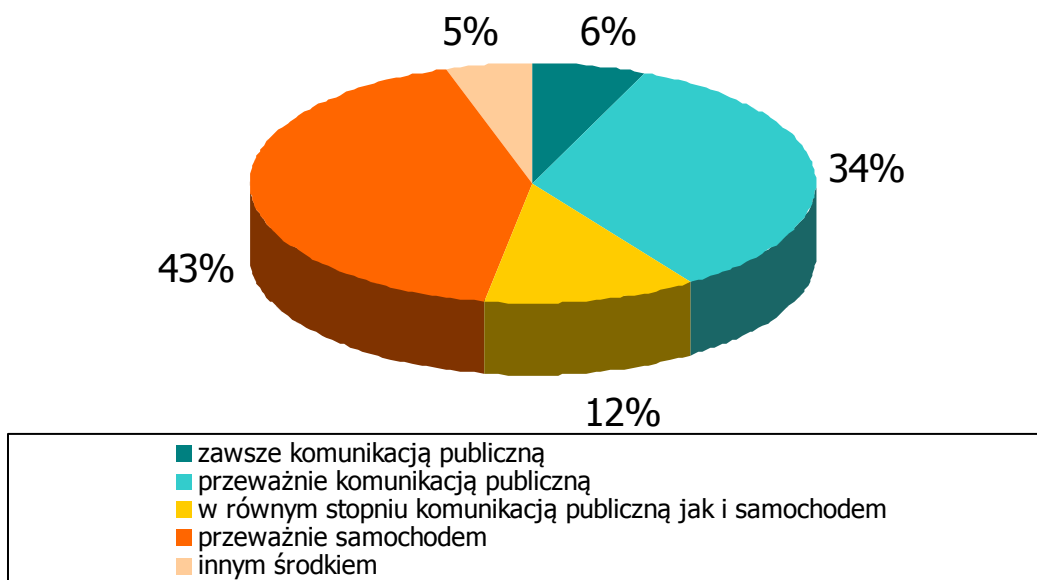
Źródło: Opracowanie własne

6.4 Preferencje w zakresie wyboru środków transportu

Preferencje respondentów w zakresie wyboru środków transportu, zostały pokazane na rysunkach poniżej:

Rysunek 19 Sposoby realizacji podróży

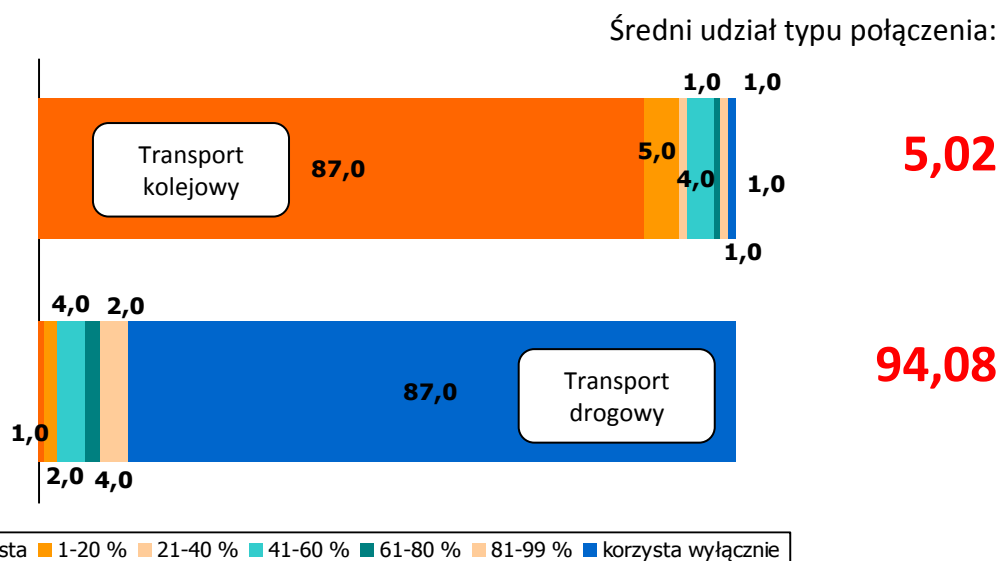
Pytanie: Jakim środkiem transportu najczęściej wykonuje Pan(i) podróże ?



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 20 Preferencje w zakresie wyboru środka transportu

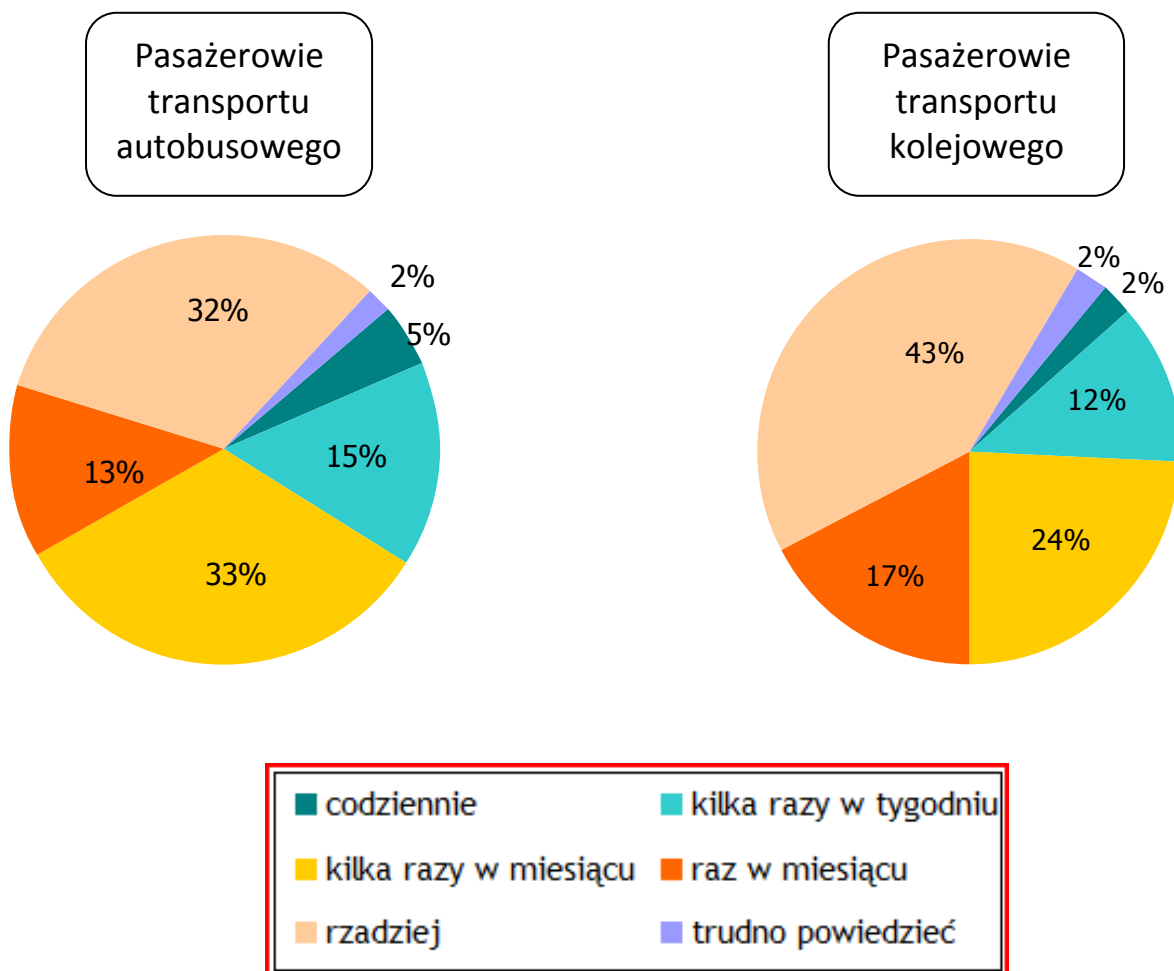
Pytanie: Proszę określić udział w Pana(i) podróżach komunikacji autobusowej (PKS, busy prywatne) i komunikacji kolejowej



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Częstotliwość korzystania z danego typu komunikacji

Pytanie: Jak często korzysta Pan(i) z komunikacji ... ?



Źródło: Opracowanie własne

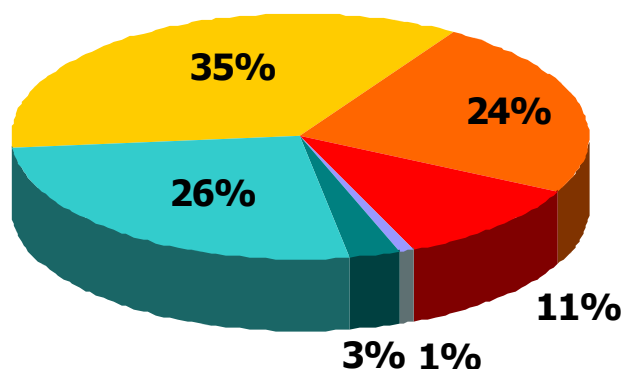
6.5 Ogólna ocena komunikacji publicznej

Pytanie: Jak ocenia Pan(i) ogólnie funkcjonowanie komunikacji publicznej w powiecie hajnowskim ?

Rysunek 22 Ogólna ocena komunikacji publicznej – ogół badanych

Ogół ocen pozytywnych – 29%

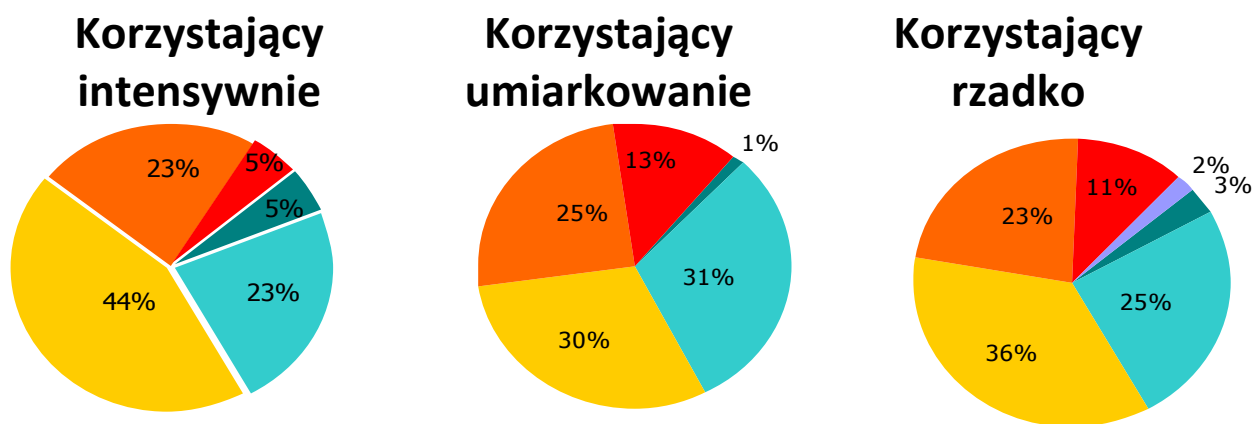
Ogół ocen negatywnych – 35%



■ zdecydowanie pozytywnie	■ raczej pozytywnie
■ ani pozytywnie, ani negatywnie (przeciętnie)	■ raczej negatywnie
■ zdecydowanie negatywnie	■ trudno powiedzieć

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 23 Ogólna ocena komunikacji publicznej a częstotliwość korzystania

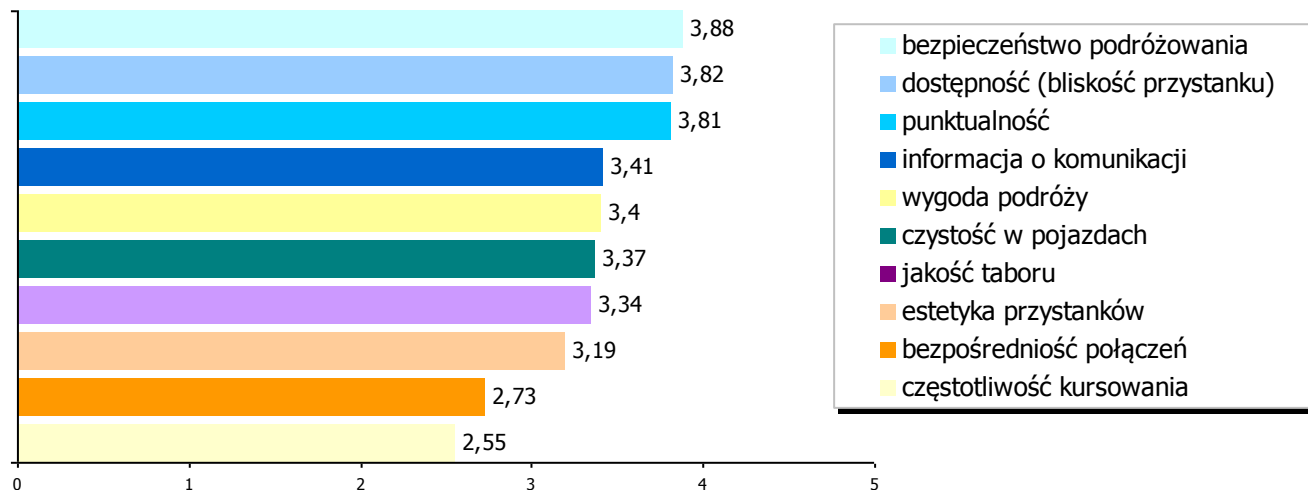


■ zdecydowanie pozytywnie	■ raczej pozytywnie
■ przeciętnie	■ raczej negatywnie
■ zdecydowanie negatywnie	■ trudno powiedzieć

Źródło: Opracowanie własne

6.6 Wieloaspektowy test satysfakcji

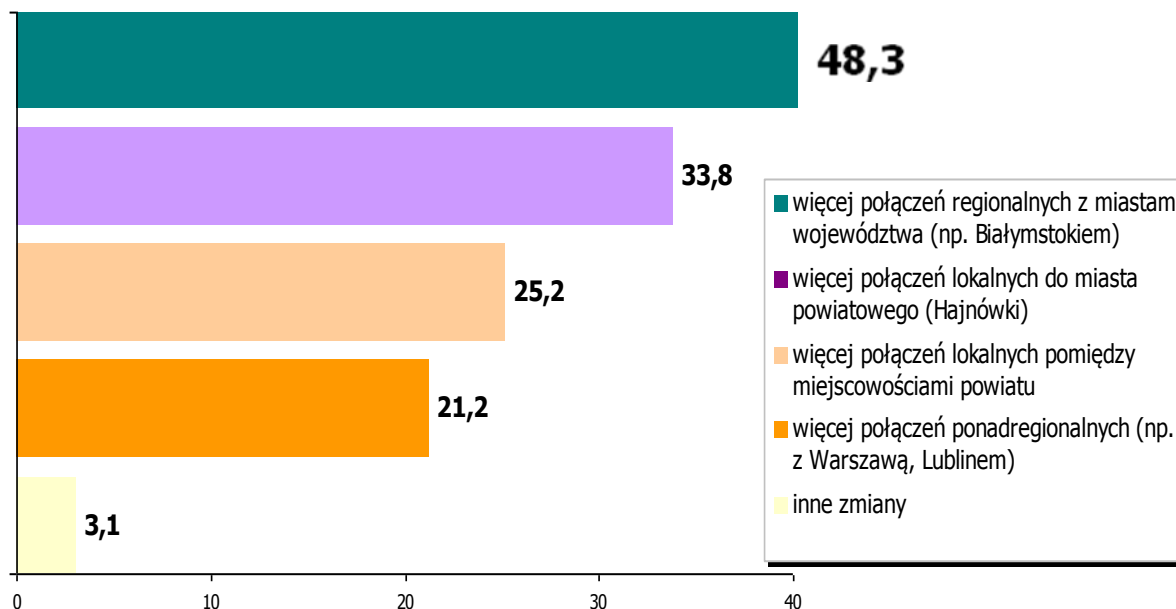
Rysunek 24 Wieloaspektowy test satysfakcji z funkcjonowania komunikacji publicznej – średnia ocen



Źródło: Opracowanie własne

6.7 Elementy wymagające poprawy – zmiany w komunikacji publicznej

Rysunek 25 Preferowane zmiany w sieci połączeń [dane w %]



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 26 Preferowany środek komunikacji

Pytanie: Z jakiego środka lokomocji korzystał(a)by Pan(i) chętniej gdyby była taka możliwość ?



■ transport autobusowy

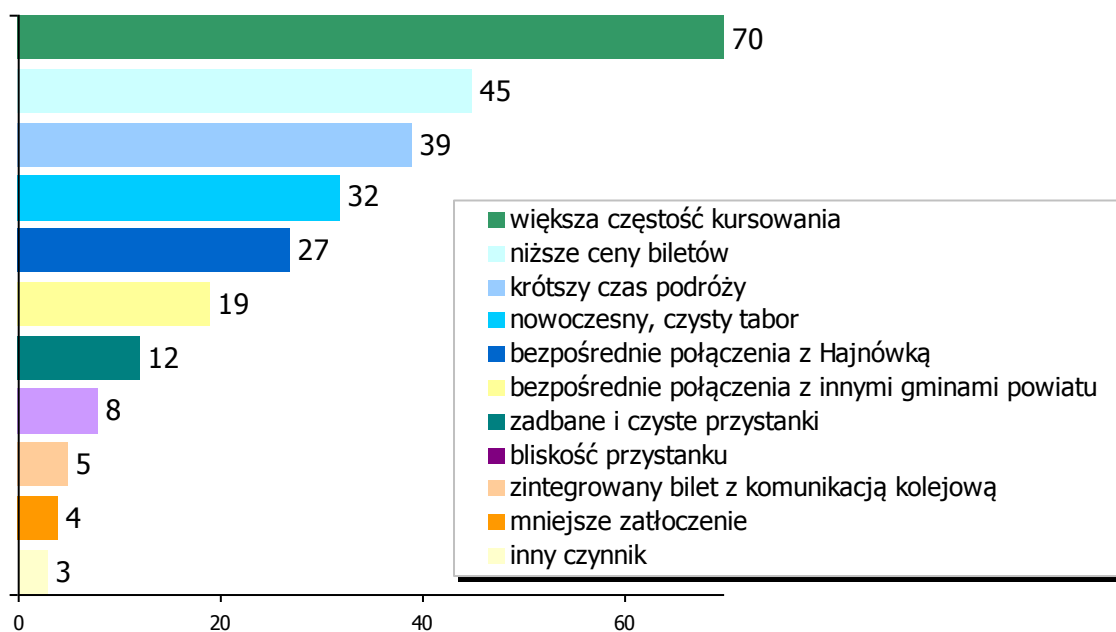
■ transport kolejowy

Źródło: Opracowanie własne

6.8 Czynniki zachęcające do korzystania z komunikacji publicznej

Rysunek 27 Czynniki zachęcające do korzystania z komunikacji publicznej [dane w %]

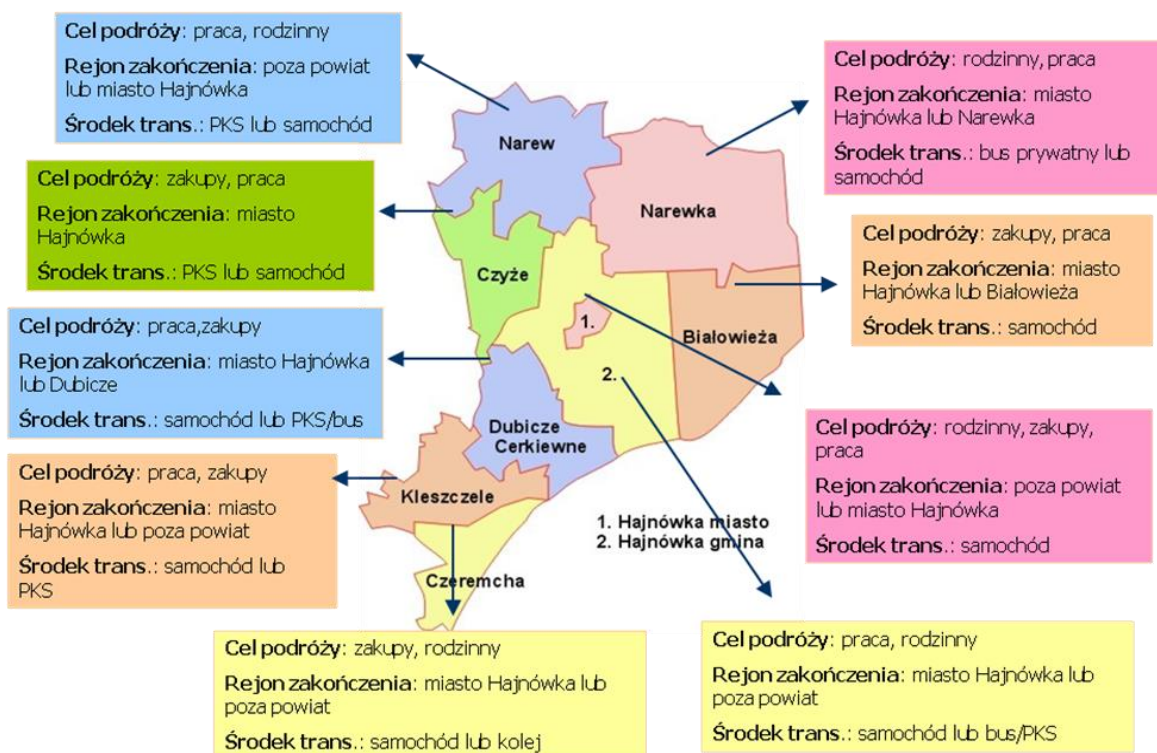
Pytanie: Co skłoniłoby Pana(ią) do częstszego korzystania z komunikacji publicznej ?



Źródło: Opracowanie własne

6.9 Ścieżki podróży mieszkańców powiatu

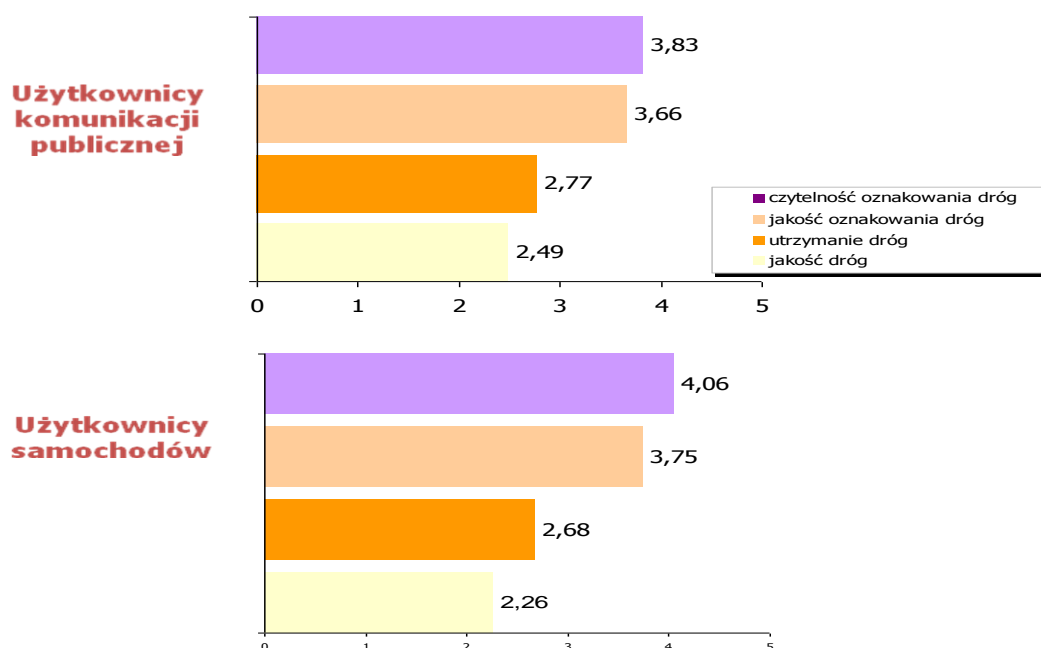
Rysunek 28 Ścieżki podróży mieszkańców powiatu hajnowskiego



Źródło: Opracowanie własne

6.10 Ocena infrastruktury drogowej regionu Puszczy Białowieskiej

Rysunek 29 Ocena infrastruktury drogowej powiatu hajnowskiego – średnia wskazań



Źródło: Opracowanie własne

6.11 Wnioski z wyników badań ankietowych³⁷

Preferencje w zakresie wyboru środka transportu

- Mieszkańcy powiatu posiadają zróżnicowane preferencje dotyczące wyboru środka transportu. Publiczny transport zbiorowy wybiera jedynie co trzeci (39,%) objęty badaniem. Najczęściej wykorzystywanym środkiem pozostaje prywatny samochód osobowy
- Wiodącą pozycję w transporcie publicznym zajmuje transport drogowy. Z jego udziałem realizowane jest ponad 94 % podróży;
- Transport publiczny wykorzystywany jest z umiarkowaną częstością. Najczęściej kilka razy w miesiącu. Stan ten dotyczy zarówno pasażerów transportu drogowego, jak i kolejowego.

Ogólna ocena publicznego transportu zbiorowego

- Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie oceniane jest w sposób umiarkowany. Pozytywne oceny na jego temat formułuje zaledwie 29 % mieszkańców. Przeciwnego zdania jest co trzeci (35 %) ankietowany. Opinie są częściowo uzależnione od częstości korzystania z tej formy transportu. Najmniej głosów krytycznych (28 %) posiadają osoby intensywnie korzystające, nie oznacza to jednak jednoczesnego wzrostu zadowolenia deklarowanego w tej grupie przez 28 % mieszkańców. Stan ten wymaga podjęcia natychmiastowych działań zmierzających do poprawy wizerunku i oceny funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego wśród mieszkańców;
- Najwyżej ocenianymi polami (choć nie przekroczyły one średniej 4,0 w pięciopunktowej skali) są bezpieczeństwo funkcjonowania i bliskość przystanku (dostępność sieci). Polami najsilniejszej dyssatisfakcji jest częstość kursowania oraz bezpośredniość połączeń.

Preferowane zmiany w sieci połączeń

- Respondenci oczekują od władz powiatu zmian w publicznym transporcie zbiorowym zmierzających przede wszystkim do zwiększenia liczby i częstości połączeń regionalnych z miastami województwa (48,3 %) oraz do miasta powiatowego Hajnówki (33,8 %);
- Mieszkańcy w zdecydowanej większości (72 %) preferują oparcie publicznego transportu zbiorowego na sieci relacji drogowych. Stan ten wynika prawdopodobnie ze specyfiki infrastrukturalnej regionu Puszczy Białowieskiej, nie zaś z niechęci do kolei jako środka transportu.

³⁷ Porównaj także rozdział 8 poniżej

Czynniki zachęcające do korzystania z komunikacji publicznej

- Czynnikiem najsilniej zachęcającym do korzystania z transportu publicznego jest częstość kursowania. Zwiększenie liczby kursów przełoży się, zdaniem blisko trzech czwartych (70 %) uczestników sondażu na zwiększenie zainteresowania tą formą transportu. O znaczeniu tego czynnika może świadczyć także fakt, że drugi pod względem częstości wskazań czynnik (niższe ceny biletów) wskazała niespełna połowa (45 %) mieszkańców;

Mieszkańcy oceniają infrastrukturę drogową powiatu jako poprawną (uogólniona średnia ocen 3,5). Najwyższą ocenę otrzymała czytelność oznakowania, najniższą zaś stan dróg. Opinie te są niezależne od typu respondenta (korzystający z transportu publicznego vs prywatnego samochodu osobowego).

7 Ocena dostępności turystycznej regionu

W niniejszej części opracowania zaprezentowano czas i koszt dojazdu różnymi środkami transportu z Warszawy, Gdańska, Wrocławia, Lublina i Białegostoku do Hajnówki oraz innych ważniejszych ośrodków zlokalizowanych na terenie Powiatu Hajnowskiego.

7.1 Połączenia kolejowe

7.1.1 Dojazd z Warszawy³⁸

W piątki w relacji Warszawa Wschodnia – Hajnówka kursuje bezpośredni pociąg przyspieszony InterRegio (uruchamiany przez spółkę Przewozy Regionalne), który nie zatrzymuje się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych, przez co uzyskuje atrakcyjny czas przejazdu: 3 godz. 03 min. Bezpośredni pociąg powrotny tej kategorii kursuje, niestety, tylko w niedziele. Także w niedziele, w godzinach wieczornych, kursuje pociąg IR w skróconej relacji tam i powrót: Hajnówka – Warszawa Wschodnia – Czeremcha (czas jazdy z Warszawy do Czeremchy 2 godz. 35 min).

Niezależnie, każdego dnia tygodnia, dojazd z Warszawy do Hajnówki jest możliwy pociągami wojewódzkimi (regionalnymi) (spółek Koleje Mazowieckie i Przewozy Regionalne³⁹). W przypadku podróży pociągami osobowymi, istnieje konieczność dokonywania przesiadek:

- W relacji Warszawa – Czeremcha: przesiadka następuje w Siedlcach⁴⁰;
- W relacji Warszawa – Hajnówka: przesiadki następują w Siedlcach⁴¹ oraz w Czeremshe (za wyjątkiem jednego pociągu, kursującego – od poniedziałku do soboty – w bezpośredniej relacji Siedlce-Hajnówka⁴²).

Czas jazdy pociągami osobowymi w relacji Warszawa – Czeremcha wynosi, w zależności od długości oczekiwania na przesiadkę, od 3 godzin 12 minut do 3 godzin 51 minut. W przypadku relacji Warszawa – Hajnówka czas ten wynosi 4 godziny 0 min – 4 godziny 29 min.

Dodać w tym miejscu należy, że stosunkowo mało atrakcyjne dla podróżnego są skomunikowania w Siedlcach. Przeciętny czas oczekiwania wynosi 25 min, najdłuższy czas oczekiwania wynosi 43 min. Nie zmienia to jednak faktu – co zostanie wykazane w dalszej części opracowania – że i tak połączenie kolejowe Warszawy z Hajnówką jest (w porównaniu z innymi miastami) stosunkowo atrakcyjne dla podróżnych

Znacznie sprawniej ułożone zostały skomunikowania w Czeremshe: najdłuższy czas oczekiwania wynosi 12 min.

³⁸ Pominięto możliwość przejazdu na trasie Warszawa – Siedlce pociągiem dalekobieżnym (TLK).

³⁹ Odcinek Siedlce – Hajnówka jest obsługiwany wspólnie przez spółki KM i PR. Odcinek Warszawa – Siedlce jest obsługiwany przez spółkę KM, a odcinek Czeremcha – Hajnówka przez spółkę PR.

⁴⁰ W przypadku jednego pociągu, przesiadka w dni robocze jest też możliwa także w Mińsku Mazowieckim.

⁴¹ Jw.

⁴² W kierunku przeciwnym, w bezpośredniej relacji Hajnówka – Siedlce kursują dwa pociągi: jeden od poniedziałku do soboty, a drugi od poniedziałku do piątku i w niedziele.

Przewoźnicy kolejowi oferują następującą liczbę połączeń dziennie (z przesiadkami):

- W relacji Warszawa – Czeremcha: 5 w dni robocze, 4 w dni wolne;
- W relacji Warszawa – Hajnówka: 3 od poniedziałku do czwartku, 4 w piątki, 1 w sobotę, 2 w niedzielę.

Koszt podróży (w przypadku relacji Warszawa – Czeremcha) jest zróżnicowany w zależności od wyboru przewoźnika: jeśli trasa Warszawa – Czeremcha pokonywana jest w całości pociągiem Kolei Mazowieckich, cena jest wyższa niż w sytuacji, gdy trasa jest pokonywana Kolejami Mazowieckimi na trasie Warszawa – Siedlce i Przewozami Regionalnymi na trasie Siedlce – Czeremcha.

Tabela 16 Cena biletów kolejowych na trasie Warszawa – Czeremcha – Hajnówka

Taryfa	Warszawa-Czeremcha		Warszawa-Hajnówka	
	1 bilet 100%	2 bilety 100% + 2 bilet ulgowe 37%	1 bilet 100%	2 bilety 100% + 2 bilet ulgowe 37%
PR (przejazd części trasy pociągiem KM, a części – pociągiem PR)	29,10 zł	94,86 zł	31,20 zł	101,72 zł
KM (przejazd całej trasy pociągiem KM)	30,40 zł	99,10 zł	xxx	xxx
PR (pociąg InterRegio)	38,90 zł	96,12 zł	43,90 zł	108,48 zł ⁴³

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych KM i PR

7.1.2 Dojazd z Białegostoku

Przy obecnym rozkładzie jazdy oferowanym przez Przewozy Regionalne, dojazd pociągiem z Białegostoku do Hajnówki jest bardzo utrudniony. Spółka PR oferuje codziennie tylko jedną parę pociągów w relacji Białystok – Czeremcha (odj. z Białegostoku godz. 15.43); dodatkowo, pociąg ten w Czeremsze nie jest skomunikowany z pociągiem do Hajnówki. Czas oczekiwania wynosi ponad 1,5 godziny, a ewentualny łączny czas przejazdu z Białegostoku do Hajnówki – aż 3 godziny i 50 minut, co jest ofertą skrajnie niekonkurencyjną wobec transportu autobusowego.

W przeciwnym kierunku, kursujący codziennie jedyny pociąg relacji Czeremcha – Białystok posiada wprawdzie skomunikowanie w Czeremsze z pociągiem z Hajnówki (Hajnówka 4.58 –

⁴³ Niska cena przejazdów „grupowych” w przypadku pociągów InterRegio wynika z faktu, iż obowiązuje w nich promocyjna taryfa „Ty i Raz, Dwa, Trzy”. Dzięki niej, pasażerowie podróżujący pociągami Przewozów Regionalnych w grupie 2-4 osób, mogą nabyć bilety w obniżonej cenie (pierwszy bilet nabywany jest w podstawowej taryfie, pozostałe – w cenie obniżonej o ok. 1/3). W pociągach Kolei Mazowieckich są honorowane bilety Przewozów Regionalnych (w przypadku zmiany przewoźnika z PR na KM), natomiast nie jest honorowana promocja „Ty i Raz, Dwa, Trzy”.

Czeremcha 5.28/5.32 – Białystok 7.15), jednak czas przejazdu z Hajnówki do Białegostoku i tak jest niekonkurencyjny wobec transportu drogowego. Do tego, konieczność ewentualnego wyjazdu z Hajnówki o bardzo wczesnej porze sprawia, że połączenie to jest mało atrakcyjne dla osób podróżujących w celach turystycznych.

Druga para pociągów Białystok – Czeremcha kursuje w weekendy. Pociąg w kierunku Czeremchy posiada sprawne skomunikowanie z pociągiem do Hajnówki (Białystok 8.13 – Czeremcha 9.56/10.04 – Hajnówka 10.34), co teoretycznie pozwala planować weekendowe wyjazdy do Puszczy Białowieskiej z wykorzystaniem transportu kolejowego. Powrotny, weekendowy pociąg z Czeremchy do Białegostoku nie posiada jednak (w niedzielę) w Czeremsze skomunikowania z pociągiem z Hajnówki. O ile w soboty zagwarantowane jest sprawne skomunikowanie (Hajnówka 15.25 – Czeremcha 15.55/16.04 – Białystok 17.55), o tyle w niedzielę czas oczekiwania w Czeremsze wynosi 80 min. Także zatem ta oferta jest mało atrakcyjna dla osób podróżujących w celach turystycznych.

Tabela 17 Cena biletów kolejowych na trasie Białystok – Czeremcha – Hajnówka

Taryfa	Białystok-Czeremcha		Białystok-Hajnówka	
	1 bilet 100%	2 bilety 100% + 2 bilet ulgowe 37%	1 bilet 100%	2 bilety 100% + 2 bilet ulgowe 37%
Przewozy Regionalne (osobowe-Regio; w przypadku zmiany przewoźnika)	17,10 zł	42,25 zł	22,00 zł	67,56 zł

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PR

7.1.3 Dojazdy z Gdańska i Wrocławia

W przypadku planowania dojazdów pociągiem z Gdańska lub Wrocławia do Hajnówki, pod uwagę wzięto wyłącznie połączenia spełniające następujące warunki:

- Odbywające się w porze dziennej;
- Wymagające dokonania nie więcej niż 3 przesiadek.

Przyjęto założenie, że połączenia nie spełniające tych warunków nie motywują w żaden sposób do skorzystania z transportu kolejowego.

W przypadku dojazdów z Gdańska oferowanych jest pięć połączeń spełniających powyższe kryteria.

Wariant pierwszy (od poniedziałku do piątku i w niedzielę; czas przejazdu 11 godzin 10 minut):

- EIC (spółka PKP Intercity): Gdańsk Gł. 4.52 – Warszawa Gdańska 9.34⁴⁴;

⁴⁴ Ze względu na remont torowiska na moście średnicowym w Warszawie, część pociągów kursuje do i ze stacji Warszawa Gdańska, z pominięciem stacji Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia. Przejazd pomiędzy

- Osobowy (spółka KM): Warszawa Wschodnia 10.41 – Siedlce 12.06;
- Osobowy (spółka KM): Siedlce 13.47 – Czeremcha 15.20;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 15.32 – Hajnówka 16.02.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Gdańsk – Czeremcha wynosi 105,40 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 343,60 zł. Na trasie Gdańsk – Hajnówka, odpowiednio, 106,20 zł i 363,58 zł.

Wariant drugi (codziennie; czas przejazdu 11 godzin 55 minut):

- TLK (spółka PKP Intercity): Gdańsk Gł. 7.36 – Białystok 15.09;
- Regio (spółka PR): Białystok 15.43 – Czeremcha 17.26;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 19.01 – Hajnówka 19.31.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Gdańsk – Czeremcha wynosi 84,10 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 260,67 zł. Na trasie Gdańsk – Hajnówka, odpowiednio, 89,00 zł i 285,98 zł.

Wariant trzeci (piątki, czas przejazdu 9 godzin 23 minuty):

- TLK (spółka PKP Intercity): Gdańsk Gł. 10.55 – Kutno 15.09
- InterRegio (spółka PR): Kutno 15.28 – Warszawa Wschodnia 17.08
- InterRegio (spółka PR): Warszawa Wschodnia 17.18 – Hajnówka 20.18

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Gdańsk – Czeremcha wynosi 115,90 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 335,31 zł. Na trasie Gdańsk – Hajnówka, odpowiednio, 118,90 zł i 342,72 zł.

Wariant czwarty (piątki do Hajnówki; od poniedziałku do czwartku i w soboty do Czeremchy; czas przejazdu 8 godzin 11 minut):

- TLK (spółka PKP Intercity): Gdańsk Gł. 13.34 – Warszawa Wschodnia 18.09;
- TLK (spółka PKP Intercity): Warszawa Wschodnia 18.23 – Siedlce 19.22;
- Osobowy (spółka KM): Siedlce 19.33 – Czeremcha 21.08;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 21.15 – Hajnówka 21.45.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Gdańsk – Czeremcha wynosi 78,60 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 247,86 zł. Na trasie Gdańsk – Hajnówka, odpowiednio, 82,00 zł i 273,62 zł.

Wariant piąty (niedziele; czas przejazdu 9 godzin 43 minuty):

- TLK (spółka PKP Intercity): Gdańsk Gł. 13.34 – Warszawa Wschodnia 18.09
- InterRegio (spółka PR): Warszawa Wschodnia 20.18 – Czeremcha 22.50 – Hajnówka 23.17.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Gdańsk – Czeremcha wynosi 100,90 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 298,24 zł. Na trasie Gdańsk – Hajnówka, odpowiednio, 105,90 zł i 310,60 zł.

stacjami na terenie Warszawy odbywa się komunikacją miejską, w której honorowane są bilety kolejowe. Po zakończeniu remontu, wszystkie pociągi dalekobieżne ponownie obsługiwać będą stacje Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia.

W przypadku połączeń z Wrocławia oferowane są trzy połączenia spełniające powyższe kryteria.

Wariant pierwszy (poniedziałek – piątek; czas przejazdu 10 godzin 6 minut):

- EIC (spółka PKP Intercity): Wrocław Gł. 5.56 – Warszawa Wschodnia 11.58;
- Osobowy (spółka KM): Warszawa Wschodnia 12.03 – Mińsk Maz. 12.41;
- Osobowy (spółka KM): Mińsk Maz. 13.06 – Czeremcha 15.20;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 15.32 – Hajnówka 16.02.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Wrocław – Czeremcha wynosi 164,40 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 535,94 zł. Na trasie Wrocław – Hajnówka, odpowiednio, 165,20 zł i 538,56 zł.

Wariant drugi (codziennie oprócz sobót; czas przejazdu 10 godzin 6 minut):

- TLK: Wrocław Gł. 9.25 – Warszawa Gdańska 16.03;
- TLK: Warszawa Gdańska 16.12 – Siedlce 17.17;
- Regio (spółka PR): Siedlce 17.23 – Czeremcha 18.56;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 19.01 – Hajnówka 19.31.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Wrocław – Czeremcha wynosi 85,60 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 264,38 zł. Na trasie Wrocław – Hajnówka, odpowiednio, 89,00 zł i 272,78 zł.

Wariant trzeci (niedziele; czas przejazdu 10 godzin 18 minut):

- Regio (spółka PR): Wrocław Gł. 12.59 – Poznań Gł. 16.10;
- EC (spółka PKP Intercity): Poznań Gł. 16.31 – Warszawa Wschodnia 19.24;
- InterRegio (spółka PR): Warszawa Wschodnia 20.18 – Czeremcha 22.50 – Hajnówka 23.17.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Wrocław – Czeremcha wynosi 193,00 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 577,10 zł. Na trasie Wrocław – Hajnówka, odpowiednio, 198,00 zł i 593,46 zł.

W przypadku planowania podróży z Gdańska bądź Wrocławia do Hajnówki wyłącznie transportem kolejowym, należy liczyć się z szeregiem ograniczeń w ofercie:

- Konstrukcja rozkładu uniemożliwia dojazd do Hajnówki w ciągu jednego dnia w soboty (a powrót z Hajnówki – w niedziele);
- Powrót pociągiem z Hajnówki do Gdańska⁴⁵ jest – za wyjątkiem piątków – możliwy tylko w przypadku wyjazdu z Hajnówki o godz. 4.58.

Są to czynniki w istotny sposób zniechęcające osoby podróżujące w celach turystycznych do korzystania z transportu kolejowego.

W przypadku, stosunkowo odległych od regionu Puszczy Białowieskiej, Wrocławia i Gdańska, podróż kolejną „tam” i „z powrotem”, z przesiadkami jw., można rozpocząć każdego dnia

⁴⁵ Z zachowaniem kryteriów nie więcej niż 3 przesiadek.

roboczego. W dni wolne od pracy, podobnie jak w całej Polsce, możliwości te są znacznie ograniczone, zwłaszcza w niedziele.

7.1.4 Dojazd z Lublina

Oferta dojazdu pociągiem z Lublina do Hajnówki dobitnie obrazuje, jak słabo rozbudowana jest siatka transportu zbiorowego zapewniającego dojazd do regionu Puszczy Białowieskiej. Dojazd pociągiem z Lublina do Hajnówki jest możliwy tylko przez Warszawę (ew. przez Łuków), co z oczywistych względów znacząco wydłuża czas podróży. Stan ten występuje jednak równolegle z sytuacją, w której bardzo uboga jest oferta połączeń autobusowych łączących woj. lubelskie i podlaskie (o czym będzie mowa w dalszej części niniejszego rozdziału).

Wariant pierwszy (od poniedziałku do soboty; czas przejazdu 6 godzin 9 minut):

- TLK (spółka PKP Intercity): Lublin 4.25 – Warszawa Wschodnia 6.34;
- Osobowy (spółka KM): Warszawa Wschodnia 6.41 – Siedlce 8.06;
- Regio (spółka PR): Siedlce 8.30 – Czeremcha 10.03 – Hajnówka 10.34.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Lublin – Czeremcha wynosi 73,10 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 192,08 zł. Na trasie Lublin – Hajnówka, odpowiednio, 75,20 zł i 248,94 zł.

Wariant drugi (od poniedziałku do piątku i w niedziele; czas przejazdu 8 godzin 24 minuty):

- Regio (spółka PR): Lublin 7.38 – Łuków 10.01;
- Osobowy (spółka KM): Łuków 10.42 – Siedlce 11.16;
- Osobowy (spółka KM): Siedlce 13.47 – Czeremcha 15.20;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 15.32 – Hajnówka 16.02.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Lublin – Czeremcha wynosi 33,30 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 108,56 zł. Na trasie Lublin – Hajnówka, odpowiednio, 35,40 zł i 115,40 zł.

Wariant trzeci (od poniedziałku do piątku i w niedziele; czas przejazdu 7 godzin 40 minut):

- TLK (spółka PKP Intercity): Lublin 8.22 – Warszawa Wschodnia 10.35;
- Osobowy (spółka KM): Warszawa Wschodnia 11.41 – Siedlce 13.06;
- Osobowy (spółka KM): Siedlce 13.47 – Czeremcha 15.20;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 15.32 – Hajnówka 16.02.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Lublin – Czeremcha wynosi 74,40 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 196,32 zł. Na trasie Lublin – Hajnówka, odpowiednio, 75,20 zł i 248,94 zł.

Wariant czwarty (od poniedziałku do piątku; czas przejazdu 5 godzin 57 minut):

- Regio (spółka PR): Lublin 13.34 – Łuków 15.54;
- Osobowy (spółka KM): Łuków 16.40 – Siedlce 17.13;
- Regio (spółka PR): Siedlce 17.23 – Czeremcha 18.56;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 19.01 – Hajnówka 19.31.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Lublin – Czeremcha wynosi 33,30 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 108,56 zł. Na trasie Lublin – Hajnówka, odpowiednio, 35,40 zł i 115,40 zł.

Wariant piąty (piątki; czas przejazdu 5 godzin 30 minut):

- Regio (spółka PR): Lublin 14.48 – Łuków 17.03;
- Osobowy (spółka KM): Łuków 17.42 – Siedlce 18.15;
- InterRegio (spółka PR): Siedlce 18.28 – Czeremcha 19.51 – Hajnówka 20.18.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Lublin – Czeremcha wynosi 37,70 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 122,78 zł. Na trasie Lublin – Hajnówka, odpowiednio, 41,30 zł i 134,64 zł.

Wariant szósty (w piątki do Hajnówki; od poniedziałku do czwartku i w soboty do Czeremchy; czas przejazdu 6 godzin 20 minut):

- InterRegio (spółka PR): Lublin 15.25 – Warszawa Wschodnia 17.30;
- TLK (spółka PKP Intercity): Warszawa Wschodnia 18.23 – Siedlce 19.22;
- Osobowy (spółka KM): Siedlce 19.33 – Czeremcha 21.08;
- Regio (spółka PR): Czeremcha 21.15 – Hajnówka 21.45.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Lublin – Czeremcha wynosi 82,40 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 241,64 zł. Na trasie Lublin – Hajnówka, odpowiednio, 89,00 zł i 249,80 zł.

Wariant siódmy (niedziele; czas przejazdu 6 godzin 48 minut):

- TLK (spółka PKP Intercity): Lublin 16.29 – Warszawa Wschodnia 18.39;
- InterRegio (spółka PR): Warszawa Wschodnia 20.18 – Czeremcha 22.50 – Hajnówka 23.17.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Lublin – Czeremcha wynosi 82,90 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 243,34 zł. Na trasie Lublin – Hajnówka, odpowiednio, 87,90 zł i 255,70 zł.

Przy stosunkowo dobrze rozbudowanej ofercie połączeń kolejowych zapewniających dojazd z Lublina do Hajnówki, mankamentem jest przede wszystkim – podobnie jak w przypadku dojazdów z innych miast – bardzo słaba oferta połączeń kolejowych w soboty. Jedyny pociąg zapewniający dojazd do Hajnówki, odjeżdża z Lublina o godz. 4.25. Brak rozbudowanej oferty właśnie w soboty – z Gdańska i Wrocławia w ogóle nie ma możliwości w soboty dojazdu pociągiem do Hajnówki w porze dziennej – w istotny sposób może zniechęcać turystów (chcących spędzić w Puszczy Białowieskiej weekend bądź rozpocząć urlop w sobotę) do korzystania z kolei.

Najłatwiej natomiast pociągiem do regionu Puszczy Białowieskiej jest dojechać w piątki. Dzięki bezpośredniemu połączeniu InterRegio Warszawa-Hajnówka, wyjazd do Hajnówki z Warszawy, jak również z Lublina, jest możliwy w piątkowe popołudnie. To z kolei może być czynnik zachęcający – zwłaszcza osoby zamieszkujące w aglomeracji warszawskiej – do skorzystania z tego pociągu, zwłaszcza biorąc pod uwagę krótki czas przejazdu i konkurencyjną cenę.

7.2 Połączenia zbiorowym transportem drogowym

W przypadku wyboru transportu autobusowego, zauważyć należy, iż podróżni korzystający z autobusów w znacznie większym stopniu niż w przypadku transportu kolejowego cenią sobie bezpośredniość dojazdu. Wynika to przede wszystkim z, co do zasady, znacznie lepiej rozbudowanej infrastruktury dworców kolejowych w porównaniu z dworcami autobusowymi, jak również z racji faktu, iż w ostatnich latach, dzięki intensywnym działaniom remontowym, nastąpiła znaczna poprawa stanu estetycznego polskich dworców. W efekcie, komfort oczekiwania na ew. przesiadki na dworcach kolejowych jest znacznie wyższy w porównaniu z dworcami autobusowymi, a już zwłaszcza – w porównaniu z przystankami autobusowymi.

Stąd też należy założyć, że o ile w przypadku podróży pociągiem, podróżny zazwyczaj dopuszcza możliwość dokonywania przesiadek, o tyle w przypadku podróży autobusem konieczność przesiadania się nie jest przez podróżnych dobrze widziana.

Dlatego też, w przypadku analizy dostępności Powiatu Hajnowskiego z punktu widzenia transportu autobusowego, wzięte pod uwagę zostały następujące kryteria:

- Podróż w porze dziennej;
- Maksymalnie jedna przesiadka;
- Nie wzięto pod uwagę sytuacji, w której autobusy przyjeżdżają na różne, oddalone od siebie dworce autobusowe w tym samym mieście, w związku z czym, aby dalsza podróż była możliwa, konieczne jest dodatkowo skorzystanie z taksówki bądź komunikacji miejskiej.

7.2.1 Dojazd z Białegostoku

Por. pkt. 3.1.6.3.

7.2.2 Dojazd z Warszawy

Na trasie Warszawa – Hajnówka – Białowieża kursuje jeden bezpośredni autobus dziennie (przewoźnik: Arriva Bus; por. pkt. 3.1.6.3), według rozkładu jazdy „tam”: Warszawa Zachodnia (d.a.) 14.20 – Hajnówka Kościół 18.45 – Białowieża 19.20. („z powrotem”: Białowieża 04.59 – Warszawa 09.28). Czas przejazdu: ok. 4,5 godziny. Dodatkowo, w niedziele kursuje autobus w relacji Hajnówka – Warszawa.

Cena biletu Arrivy Bus z Warszawy do Hajnówki wynosi 44,00 zł, z Warszawy do Białowieży 45,00 zł. Koszt przejazdu 4-osobowej rodziny wynosi, odpowiednio, 176,00 zł i 180,00 zł⁴⁶.

Oprócz tego, w godz. 8-15 istnieje możliwość wyjazdu autobusem z Warszawy i dojazdu do Hajnówki z przesiadką w Białymstoku; przejazdy na trasie Warszawa – Białystok oferują różni przewoźnicy, przejazd na trasie Białystok – Hajnówka oferują PKS Białystok lub Voyager Trans (por. pkt. 3.1.6.3).

⁴⁶ W związku z tym, że przewoźnicy autobusowi nie honorują ulg ustawowych dla dzieci i młodzieży uczącej się (niektórzy przewoźnicy, we własnym zakresie, wprowadzają ulgi handlowe dla studentów), koszt biletów dla 4-osobowej rodziny należy liczyć jako cenę 4 biletów normalnych.

Łączna cena 1 biletu normalnego (na całej trasie z przesiadką w Białymstoku, licząc zmianę przewoźnika) kosztuje, w zależności od przewoźnika, 43,50-58,50 zł (cena biletów dla 2 osób dorosłych i 2 dzieci wynosi 153,00-234,00 zł w zależności od przewoźników⁴⁷). Czas oczekiwania na przesiadkę w Białymstoku wynosi 20-70 min.

Łączny czas przejazdu autobusem z Warszawy do Hajnówki z przesiadką w Białymstoku wynosi od 4 godzin 55 minut do 6 godzin 6 minut. W dni robocze oferowanych jest na trasie Warszawa – Hajnówka 6 takich połączeń, a w dni wolne – 5.

Jest to dość dobrze rozbudowana oferta, przy czym jej mankamentem jest zbyt wczesna godzina odjazdu z Warszawy ostatniego tego rodzaju połączenia (godz. 15.15 – tylko w dni robocze; w dni wolne ostatnim połączeniem autobusowym gwarantującym dojazd do Powiatu Hajnowskiego jest bezpośredni kurs Arrivy Bus o godz. 14.20).

Z Warszawy do Białowieży, nie licząc bezpośredniego połączenia Arrivy Bus, oferowane są trzy połączenia autobusowe z 1 przesiadką (w Białymstoku), a w niedziele – dwa połączenia⁴⁸. Czas oczekiwania na przesiadkę jest analogiczny jak w przypadku połączeń do Hajnówki; koszt przejazdu: o 3,50 zł wyższy niż w przypadku dojazdu do Hajnówki.

Dojazd autobusem z Warszawy z przesiadką w Białymstoku jest możliwy także do:

- Narwi (wszystkie połączenia zapewniające dojazd z Warszawy do Hajnówki przez Białystok; koszt 1 biletu: niższy o 2,40-4,00 zł w porównaniu z łączną ceną biletów na trasie Warszawa - Hajnówka);
- Dubiczy Cerkiewnych, Kleszczeli i Czeremchy: 4 połączenia w dni robocze, 3 w dni wolne; w każdym przypadku, koszt 1 biletu normalnego do Dubiczy: 50,50-62,50 zł (do Kleszczeli: o 2,50 zł wyższy; do Czeremchy: o 3,50 zł wyższy); czas oczekiwania na przesiadkę w Białymstoku 30-70 min; czas przejazdu: do Dubiczy: 5 godz. 30 min – 7 godz. 15 min.; do Kleszczeli: o 15 min dłużej; do Czeremchy: o 25 min dłużej);
- Narewki: 1 połączenie, tylko w dni robocze; koszt 1 bilet normalnego: 47,50 zł; czas oczekiwania na przesiadkę w Białymstoku 15 min; łączny czas przejazdu 5 godz. 57 min.

7.2.3 Dojazd z Gdańska, Wrocławia, Lublina

W przypadku dojazdu z Gdańska, istnieje jedno połączenie autobusowe (codziennie; czas przejazdu 11 godzin 20 minut):

- PKS Elbląg: Gdańsk (d.a.) 8.10 – Warszawa Zachodnia (d.a.) 14.00;
- Arriva Bus: Warszawa Zachodnia (d.a.) 14.20 – Hajnówka Kościół 18.45 – Białowieża 19.20.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Gdańsk – Hajnówka wynosi 100,00 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 dzieci⁴⁹) 366,40 zł. Na trasie Gdańsk – Białowieża, odpowiednio, 101,00 zł i 370,40 zł.

⁴⁷ PKS Białystok na trasie Warszawa – Białystok oferuje zniżkę 30% dla uczniów.

⁴⁸ Wszystkie z nich są jednocześnie połączeniami Warszawy z Hajnówką.

⁴⁹ W PKS Elbląg funkcjonuje ulga handlowa 30% dla uczniów.

W przypadku połączeń z Wrocławia, nie ma relacji spełniającej powyższe kryteria, tj. nie da się odbyć ani podróży za dnia, ani z minimalną liczbą przesiadek jw.

Podobnie jak w przypadku pociągów, podróż z Wrocławia i Gdańska „tam” i „z powrotem” jw., można rozpocząć każdego dnia roboczego, ale byłyby to przejazdy mało atrakcyjne jw. Także możliwości podróży autobusem, stają się ograniczone w dni wolne od pracy,.

W przypadku połączeń z Lublina, istnieje jedno takie połączenie (codziennie; czas przejazdu 8 godzin 50 minut):

- PKS Przemyśl: Lublin (d.a.) 10.30 – Warszawa Zachodnia (d.a.) 13.55;
- Arriva Bus: Warszawa Zachodnia (d.a.) 14.20 – Hajnówka Kościół 18.45 – Białowieża 19.20.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Lublin – Hajnówka wynosi 83,20 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 dzieci⁵⁰) 313,60 zł. Na trasie Lublin – Białowieża, odpowiednio, 84,20 zł i 317,60 zł.

Z Lublina do Hajnówki można dojechać autobusem także inną trasą niż przez Warszawę – z przesiadką w Zabłudowie (pow. białostocki). Czas przejazdu, w zależności od długości przesiadki, wynosi ok. 6 godz. 45 min – 7 godz. 0 min. Perspektywa dokonania przesiadki pomiędzy autobusami w małym ośrodku (liczącym ok. 2,5 tys. mieszkańców), nie posiadającym infrastruktury dworcowej, wydaje się być jednak, zwłaszcza w przypadku np. rodzinnych przejazdów na wakacje, skrajnie niekomfortowa. Dlatego też możliwość podróży turystycznych z Lublina do Hajnówki z przesiadką w Zabłudowie nie powinna być brana pod uwagę jako wariant turystycznych dojazdów do regionu Puszczy Białowieskiej.

Z powyższego zestawienia wynika, że oferta połączeń autobusowych zapewniających dojazd do Puszczy Białowieskiej, za wyjątkiem dojazdów z Warszawy, ma charakter minimalny. Największym mankamentem jest brak połączeń bezpośrednich (jak zauważono w pkt. 3.1.6.4), region Puszczy Białowieskiej różni się w tym względzie znacząco choćby od regionu Wielkich Jezior Mazurskich czy Puszczy Augustowskiej). Również w przypadku dojazdów z Warszawy, tylko jeden bezpośredni autobus w ciągu dnia to oferta uboga. Dodatkowo należy zauważyć, że z Wrocławia do Hajnówki w ogóle nie ma możliwości dojazdu autobusem w porze dziennej.

Innym mankamentem podróży autobusowych jest fakt, że autobusy różnych przewoźników (w przeciwieństwie do pociągów – także pociągów różnych przewoźników) nie są ze sobą wzajemnie skomunikowane. Oznacza to, że w przypadku opóźnień, podróżny nie ma gwarancji przesiadki. Taka sytuacja jeszcze bardziej zniechęca do korzystania z transportu autobusowego.

⁵⁰ W PKS Przemyśl funkcjonuje ulga handlowa 20% dla uczniów.

7.3 Połączenia transportem „kombinowanym” (kolejowo-autobusowym)

W związku z tym, iż oferta dojazdów zarówno pociągami, jak i autobusami do regionu Puszczy Białowieskiej jest niewystarczająca, alternatywnym modelem dojazdu może być wykorzystanie transportu „kombinowanego”, czyli przejazdu części trasy pociągiem, a części autobusem.

Wybrane warianty (we wszystkich przypadkach – połączenia funkcjonujące codziennie):

Transport „kombinowany” z Warszawy:

Każdego dnia, istnieje 5 wariantów (w soboty – 4) dojazdu z Warszawy do Białegostoku pociągiem TLK i dalej autobusem PKS Białystok lub Voyager Trans do Hajnówki. 4 spośród tych połączeń (w sobotę – 3) stanowi jednocześnie dojazd z Warszawy do Białowieży.

Czas przesiadki w Białymstoku wynosi 8-33 minuty; łączny czas przejazdu: 5 godzin 11 minut – 5 godzin 30 minut.

Koszt przejazdu do Hajnówki (w zależności od przewoźnika autobusowego): 1 osoba 55,50 zł lub 57,50 zł, 4 osoby (2 dorosłych + 2 dzieci) 187,22 zł lub 195,22 zł. Koszt przejazdu do Białowieży: 1 osoba 61,00 zł, 4 osoby (2 dorosłych + 2 dzieci) 209,22 zł.

Mankamentem tej oferty, podobnie jak w przypadku połączeń autobusowych, jest brak połączeń w porze późno popołudniowej: ostatni pociąg z Warszawy, z możliwością przesiadki w Białymstoku, odjeżdża o godz. 15.07. Innym istotnym mankamentem tej oferty, jest brak gwarancji skomunikowań w Białymstoku.

Transport „kombinowany” z Gdańska (czas przejazdu 9 godzin 56 minut):

- TLK (spółka PKP Intercity): Gdańsk Gł. 7.36 – Białystok 15.09;
- Voyager Trans: Białystok (d.a.) 15.30 – Hajnówka 3 Maja 17.00 – Białowieża Hotel Białowieski 17.32.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Gdańsk – Hajnówka wynosi 77,50 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 260,42 zł. Na trasie Gdańsk – Białowieża, odpowiednio, 81,00 zł i 274,42 zł.

Transport „kombinowany” z Wrocławia (czas przejazdu 13 godzin 49 minut):

- TLK (spółka PKP Intercity): Wrocław Gł. 6.33 – Poznań Gł. 9.26;
- TLK (spółka PKP Intercity): Poznań Gł. 11.43 – Białystok 18.04;
- Voyager Trans: Białystok (d.a.) 18.20 – Hajnówka 3 Maja 19.50 – Białowieża Hotel Białowieski 20.22.

Koszt przejazdu 1 osoby (bilet normalny) na trasie Wrocław – Hajnówka wynosi 111,40 zł, a dla 4 osób (2 bilety normalne + 2 ulgowe 37%) 370,94 zł. Na trasie Wrocław – Białowieża, odpowiednio, 114,90 zł i 384,94 zł.

Transport „kombinowany” z Lublina:

Przy obecnej siatce połączeń (i trwających remontach infrastruktury PKP PLK w węźle warszawskim), dojazd transportem „kombinowanym” z Lublina przez Warszawę i Białystok do Lublina wymaga konieczności przemieszczenia się komunikacją miejską pomiędzy dworcami w Warszawie (Wschodnim oraz Gdańskim bądź Wileńskim). W momencie, gdy

zakończą się prace inwestycyjne w węźle warszawskim, czas przejazdu pociągiem na trasie Lublin – Warszawa Wschodnia – Białystok (pociągami TLK) wyniesie ok. 5 godz. (wliczając szacowany czas na przesiadkę w Warszawie), a czas przejazdu, z wykorzystaniem transportu „kombinowanego”, pomiędzy Lublinem i Hajnąwką, wyniesie w związku z tym łącznie ok. 7 godz.

Koszt przejazdu Lublin – Hajnąwka wyniesie, w tej konfiguracji, 62,00 zł za 1 bilet normalny oraz 202,12 zł za 2 osoby dorosłe + 2 dzieci⁵¹.

Uwaga generalna odnośnie relacji „z powrotem” w transporcie kombinowanym – jak dla transportu tylko drogowego (rozdział 7.2).

7.4 Połączenia drogowym transportem indywidualnym

Koszt dojazdu i powrotu indywidualnym środkiem drogowego transportu silnikowego (samochodem, motocyklem) wyliczono w oparciu o zapisy Rozporządzenia z 2002 r.⁵², określającego wysokość stawek za użytkowanie samochodu do celów służbowych (uwzględniającego zarówno koszt zakupu paliwa, jak i szacunkowych kosztów stałych utrzymania samochodu). Zgodnie z zapisami tego rozporządzenia, zwrot kosztów nie może być wyższy niż 0,7195 zł za 1 km (w przypadku pojazdów o silniku większym niż 900 cm³).

Tabela 18 Koszt dojazdu i powrotu transportem indywidualnym do wybranych ośrodków powiatu hajnowskiego

Miejscowość w powiecie hajnowskim	Dojazd i powrót indywidualnym środkiem transportu z/do ⁵³ :									
	Warszawy		Gdańska		Wrocławia		Lublina		Białegostoku	
	Km	Zł ⁵⁴	Km	Zł	Km	Zł	Km	Zł	Km	Zł
Hajnąwka	217	156	468	337	571	411	230	165	60	43
Białowieża	232	167	483	348	586	422	233	168	75	54
Czeremcha	193	139	473	340	562	404	199	143	82	59
Czyże	209	150	460	331	563	406	222	160	59	43
Dubicze C.	217	156	468	337	571	411	211	152	77	55

⁵¹ Zakładając przejazd na trasie Lublin – Białystok pociągiem TLK

⁵² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz.U. 2002, nr 27 poz. 271).

⁵³ Zgodnie ze wskazaniem Maps Google [odczyt: 4.05.2014]; pod uwagę wzięto trasy z najkrótszym czasem przejazdu (omijające płatne odcinki autostrad).

⁵⁴ W zaokrągleniu do pełnych złotych.

Miejscowość w powiecie hajnowskim	Dojazd i powrót indywidualnym środkiem transportu z/do ⁵³ :									
	Warszawy		Gdańska		Wrocławia		Lublina		Białegostoku	
	Km	Zł ⁵⁴	Km	Zł	Km	Zł	Km	Zł	Km	Zł
Kleszczele	188	135	465	335	557	401	193	139	74	53
Narew	235	169	431	310	589	424	232	167	39	28
Narewka	259	186	456	328	613	442	251	181	62	45
Siemianówka	258	186	454	327	612	440	259	186	61	44

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Maps Google oraz Rozporządzenia z 2002 r.⁵⁵.

Tabela 19 Czas dojazdu i powrotu indywidualnym środkiem transportu do wybranych ośrodków powiatu hajnowskiego

Miejscowość w powiecie hajnowskim	Czas dojazdu (godziny, minuty) z:				
	Warszawy	Gdańska	Wrocławia	Lublina	Białegostoku
Hajnówka	2,53	5,41	6,42	3,01	0,57
Kleszczele	2,46	5,41	6,38	2,36	1,05
Białowieża	3,07	5,55	6,55	3,12	1,11
Czeremcha	2,52	5,51	6,43	2,42	1,14
Czyże	2,48	5,36	6,36	2,55	0,58
Dubicze C.	2,59	5,47	6,47	2,55	1,10
Narew	2,54	5,35	6,43	3,13	0,37
Narewka	3,13	5,54	7,01	3,24	1,00
Siemianówka	3,11	5,52	7,00	3,34	0,59

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Maps Google

⁵⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r.; op.cit.

7.5 Porównanie atrakcyjności poszczególnych środków transportu silnikowego

W poniższej tabeli porównano czas i koszt dojazdu poszczególnymi środkami transportu silnikowego z różnych miast Polski do Hajnówki.

Tabela 20 Koszt i czas dojazdu do Hajnówki różnymi środkami transportu

PARAMETRY		Warszawa	Gdańsk	Wrocław	Lublin	Białystok
Czas dojazdu ⁵⁶	Samochód	2,53	5,41	6,42	3,01	0,57
	Pociąg	3,00-4,29	8,11-11,10	10,06-10,18	5,57-8,24	2,21-3,50
	Autobus	4,25-6,06	11,20	xxx	8,50	1,30
	Pociąg autobus	5,11-5,30	9,56	13,49	7,00 ⁵⁷	Xxx
Koszt dojazdu ⁵⁸	Samochód	156 zł	337 zł	411 zł	165 zł	43 zł
	Pociąg	102-108 zł	256-363 zł	273-593 zł	105-256 zł	68 zł
	Autobus	153-234 zł	366 zł	xxx	314 zł	34-42 zł
	Pociąg autobus	187-195 zł	260 zł	371 zł	202 zł	xxx

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych przewoźników i www.e-podroznik.pl

Z powyższej tabeli jednoznacznie wynika, że czas, a zwłaszcza koszt dojazdu transportem zbiorowym jest ściśle uzależniony od wyboru konkretnego przewoźnika (a w przypadku transportu kolejowego – także od kategorii pociągu).

Czas i koszt podróży jest bardzo zróżnicowany, natomiast z powyższej tabeli wyłania się wniosek, że o ile koszt dojazdu transportem zbiorowym (także w przypadku większej, np. 4-osobowej grupy podróżujących) w większości wypadków jest stosunkowo konkurencyjny wobec transportu samochodowego, o tyle sytuacja, w której nie tylko koszt, ale i czas przejazdu są względnie konkurencyjne wobec prywatnej motoryzacji, mają miejsce tylko w dwóch przypadkach:

- Dojazdów pociągiem z Warszawy;
- Dojazdów autobusem z Białegostoku.

⁵⁶ W układzie: godziny, minuty.

⁵⁷ Szacunkowy czas przejazdu.

⁵⁸ W przypadku przejazdu transportem zbiorowym, podany został koszt przejazdu 4 osób (2 dorosłych + 2 dzieci); podano kwoty w zaokrągleniu do pełnych złotych.

W pozostałych przypadkach oferta transportu zbiorowego jawi się jako nieatrakcyjna, a dodając do tego konieczność dokonywania przesiadek (w niektórych przypadkach: bez gwarancji skomunikowania bądź z długim oczekiwaniem na przesiadkę) – wręcz jako skrajnie nieatrakcyjna.

7.6 Trasy rowerowe

Spośród analizowanych miast Białystok jest jedynym ośrodkiem, z którego – z racji niewielkiej odległości – dojazd do regionu Puszczy Białowieskiej rowerem jest możliwy jednego dnia. Szacunkowy czas przejazdu⁵⁹ z Białegostoku do poszczególnych ośrodków zlokalizowanych na terenie Powiatu Hajnowskiego, przy założeniu średniej prędkości 15 km/godz., określa poniższa tabela.

Tabela 21 Czas dojazdu rowerem z Białegostoku

Miasto/miejscowość	Odległość od Białegostoku	Czas dojazdu rowerem z Białegostoku (15 km/godz.)
Hajnówka	63 km	4 godz. 12 min
Kleszczele	69 km	4 godz. 36 min
Białowieża	75 km	5 godz. 00 min
Czeremcha	77 km	5 godz. 08 min
Czyże	51 km	3 godz. 24 min
Dubicze Cerkiewne	69 km	4 godz. 36 min
Narew	38 km	2 godz. 32 min
Narewka	57 km	3 godz. 48 min
Siemianówka	58 km	3 godz. 52 min

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Maps Google

Trasy rowerowe na terenie powiatu Hajnowskiego, omówione zostały w rozdziale 2.2.

⁵⁹ Najkrótszą trasą, zgodnie ze wskazaniem Maps Google, bez uwzględnienia przebiegu znakowanych dróg rowerowych, które – z racji swojego turystycznego charakteru – nie zawsze stanowią najkrótszą trasę przebiegu.

8 Wnioski – rekomendacje zmian stanu obecnego

W niniejszej części opracowania zaprezentowano główne postulaty dotyczące zarówno rozwoju infrastruktury związanej z dojazdami do regionu Puszczy Białowieskiej (oraz podróży wewnątrz powiatu hajnowskiego), jak i poprawy oferty transportu zbiorowego. Realizacja poniższych postulatów zarówno poprawi jakość życia mieszkańców regionu, jak i podniesie atrakcyjność turystyczną unikalnego, w skali światowej, regionu Puszczy Białowieskiej. Ponadto zwiększeniu ulegnie konkurencyjność publicznego transportu zbiorowego wobec prywatnej motoryzacji, zawsze korzystna z punktu widzenia zarówno ograniczania wykluczenia społecznego o charakterze komunikacyjnym (miejscowości, okresowo, albo zupełnie, pozbawione transportu publicznego), ochrony środowiska naturalnego, jak i poprawy bezpieczeństwa podróżowania.

Należy podkreślić, że szereg sugerowanych poniżej działań wykracza poza kompetencje władz powiatu hajnowskiego – leżą bowiem w kompetencjach innych jednostek samorządu terytorialnego (sąsiednich powiatów, samorządu wojewódzkiego), organów państwowych, podmiotów/institucji od nich zależnych, bądź prywatnych podmiotów gospodarczych. Dlatego też postulaty wykraczające poza możliwości władz powiatu należy traktować jak przedsięwzięcia, co do których powinny zostać podjęte działania o charakterze lobbystycznym (wraz ze wsparciem opiniotwórczych podmiotów: środków masowego przekazu, lokalnych parlamentarzystów, przedstawicieli świata biznesu, firm doradczych, etc.), zwiększające szansę na ich realizację.

8.1 Podniesienie jakości infrastruktury transportowej

8.1.1 Transport drogowy i trasy rowerowe

Badanie ankietowe omówione w rozdziale 6 wskazuje, że mieszkańcy powiatu oceniają jego infrastrukturę drogową jako poprawną. Najwyższą ocenę otrzymała czytelność oznakowania, najniższą zaś stan dróg. Jednak z drugiej strony, szerszy kontekst dostępności transportowej regionu (powiązane drogi krajowe, ekspresowe i autostrady), oraz jego porównanie z innymi regionami Polski skłania do stwierdzenia⁶⁰ iż, ogólnie, dostępność ta dla regionu Puszczy Białowieskiej jest niska. Upoważnia to do rekomendowania, dla dróg kołowych:

1. Doraźnie – ciągłej kontynuacji prac remontowych dróg o nawierzchni twardej, zarówno ulepszonych jak i nieulepszonych⁶¹. Warto tu zwrócić uwagę, że swoistym „spadkiem” po dziesięcioleciach zaniedbań w zakresie budowy i utrzymania dróg kołowych jest brak ich właściwego odwodnienia. W sytuacji, gdy region cechuje się klimatem stosunkowo surowym jak na warunki polskie, każda ostrzejsza zima może skutkować gwałtownym zwiększeniem ilości ubytków nawierzchni („przełomów”). Taki sam skutek spowoduje wzrost ruchu ciężkich zestawów drogowych (np. cystern jadących z / do rejonu przeładunku paliw płynnych „Siemianówka”). W pierwszej kolejności, należałoby dokończyć remont DW 685 i podjąć remont DW 689 na

⁶⁰ Patrz rozdział 3.1.1 – 3.1.4

⁶¹ Definicja – p. rozdział 3.1.4

odcinkach wskazanych w rozdziale 3.1.7, wraz z budową najniezbędniejszych obwodnic miejscowości.

2. W najbliższych latach – przebudowy DW 687 na odcinku: Zwodzieckie – Narewka (w tym budowa obwodnicy Narewki) – do skrzyżowania z DW 686 w m. Juszkowy Gród i przebudowy drogi powiatowej nr 1644B na odcinku od skrzyżowania z DW 687 w m. Tarnopol, do Siemianówki⁶². W celu poprawy dostępności do kolejowego rejonu przeładunkowego „Siemianówka”, rekomendowane jest także jej przekwalifikowanie na drogę wojewódzką.
3. W perspektywie długookresowej – przebudowy wszystkich istniejących dróg: powiatowych i gminnych na drogi o nawierzchni ulepszonej tak, aby były przejezdne dla wszystkich rodzajów silnikowych pojazdów drogowych, w tym pojazdów transportu zbiorowego, niezależnie od warunków atmosferycznych. W dalszej kolejności, należałoby rozważyć także poprawę parametrów technicznych (klasy) wszystkich dróg istniejących w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu i komfortu jazdy, a nawet, jeżeli odp. studia wykonalności wykazałyby taką potrzebę, budowę zupełnie nowych dróg kołowych. Można tutaj zwrócić uwagę, że choć potrzeba modernizacji i rozbudowy sieci drogowej regionu nie jest w opinii społecznej postrzegana obecnie jako zadanie priorytetowe (por. ankieta jw.), to wszelkie doświadczenia, tak polskie jak i zagraniczne, wskazują, że znacząco podnosi ona jakość życia, szczególnie w sytuacji, gdy wszystkie prognozy wskazują na dalszy wzrost współczynnika motoryzacji.

Z uwagi na wskazywaną poprzednio ważność tras rowerowych w przedmiotowym regionie, należy rekomendować także rozwój infrastruktury rowerowej poprzez zwiększenie liczby znakowanych szlaków rowerowych i budowę infrastruktury dedykowanej rowerom (zadaszonych parkingów, samoobsługowych stacji naprawy rowerów etc.).

8.1.2 Transport kolejowy

Konkurencja, zarówno prywatnych samochodów osobowych jak transportu drogowego powoduje, że kolej w przedmiotowym regionie w większości przypadków nie ma szans na szybkie odbudowanie swoich przewozów. Dla przyczyn wskazanych w rozdziale 3.2.3, jej reaktywacja powinna jednak być przedmiotem troski zarówno władz centralnych, jak i jednostek samorządu terytorialnego. W przypadku regionu Puszczy Białowieskiej można byłoby rekomendować następujące przedsięwzięcia inwestycyjne, do realizacji w następującej kolejności ważności:

- rewitalizacja⁶³ linii nr 31 na odcinku Siedlce – Siemiatycze – Czeremcha – Hajnówka do prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich 100 – 120 km/godz. Pozwoliłoby to na podniesienie, **już dzisiaj konkurencyjnej**, prędkości handlowej na tym odcinku i

⁶² Por. także rozdział 3.1.7

⁶³ Tj. poprawa stanu technicznego w celu likwidacji ograniczeń prędkości jazdy pociągów z uwagi na zły stan nawierzchni toru, niedostateczne odwodnienie i niedostateczne zabezpieczanie przejazdów, oraz miejscowe podniesienie tej prędkości, bez bardzo kosztownej i nie wszędzie możliwej, zmiany geometrii linii i przebudowy podtorza (czyli modernizacji). Szereg – zakończonych sukcesem – rewitalizacji linii kolejowych w Polsce dowodzi, że jest to w pełni możliwe a przebiegająca w większości po płaskim terenie i pozbawiona łuków o małym promieniu linia nr 31, jest szczególnie dogodna dla takiej rewitalizacji.

dalsze skrócenie czasu przejazdu z Hajnówki do Siedlec, nawet o 20-30 min. Należałoby przy tym rekomendować jednocześnie odnowienie i przywrócenie poprzednich funkcji dworca kolejowego w Hajnówce (jednego z ładniejszych swego czasu w Polsce) oraz utworzenie przy nim zintegrowanego węzła przesiadkowego kolejowo-autobusowego (jako działanie komplementarne wobec – postulowanej w rozdziale 8.2 poniżej – synchronizacji rozkładów jazdy pociągów i autobusów);

- rewitalizacja samorządowej linii kolejowej nr 52 na odcinku Hajnówka/Nieznany Bór – Białowieża. Linia ta cechuje się dużym potencjałem turystycznym, jednak jej mankamentem jest przebieg przez bardzo słabo zurbanizowane tereny. Biorąc zatem pod uwagę, że poza sezonem turystycznym zainteresowanie przewozami pasażerskimi na tej trasie może być marginalne – ewentualna realizacja tego przedsięwzięcia powinna zostać przeprowadzona w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego, co oznacza, że niezbędne jest znalezienie niezależnego partnera, gotowego partycypować zarówno w kosztach samej inwestycji, jak i późniejszej eksploatacji trasy. Powinno to być powiązane z równoległym stworzeniem atrakcyjnej oferty przewozowej na tej linii – p. następny rozdział;
- po przygotowywanym przejęciu fragmentów infrastruktury linii szerokotorowej nr 5964 przez gminę Narewka: rewitalizacja, w trybie partnerstwa publiczno – prywatnego, układu torowego nieczynnych linii nr nr: 59; 910; 914 i 916, obsługujących bocznice „Chryzanów” i „Wiącków”;
- po zrealizowaniu modernizacji linii Siedlce-Hajnówka jw., dalszym przedsięwzięciem wydatnie podnoszącym dostępność regionu Puszczy Białowieskiej w kolejowych przewozach pasażerskich, mogłaby być rewitalizacja ciągu linii kolejowych nr nr. 32/52, w tym przywrócenie przejezdności linii nr 52 na odcinku Lewki – Hajnówka. Zakładając iż do tego czasu zrealizowana zostałaby rewitalizacja samorządowej linii Nieznany Bór – Białowieża jw., pozwoliłoby to na uruchomienie bezpośrednich pociągów w relacji Białystok – Bielsk Podlaski – Hajnówka / Białowieża. W tym samym czasie powinny już wystąpić efekty, realizowanej obecnie, modernizacji do 160 km/godz. odcinka Warszawa – Białystok międzynarodowej, magistralnej⁶⁵ linii kolejowej E75. Tym samym powstałoby połączenie kolejowe do Hajnówki / Białowieży, atrakcyjne nie tylko dla turystów, ale także konkurencyjne dla mieszkańców zarówno wobec prywatnej motoryzacji, jak i transportu autobusowego;
- w dalszej kolejności należałoby rozważyć rewitalizację, w celu podniesienia prędkości handlowej, ciągu linii nr 32/43 Białystok – Czeremcha – Wysokolitowsk, niegdyś ważnego także w ruchu międzynarodowym.

⁶⁴ P. rozdział 3.2.1.5

⁶⁵ Należącej do paneuropejskiego korytarza transportowego nr I Helsinki – Warszawa

8.2 Poprawa oferty transportu zbiorowego w ruchu pasażerskim – przedsięwzięcia organizacyjne

8.2.1 Transport drogowy

- ✓ niedopuszczalną jest sytuacja, w której część miejscowości z terenu gmin: Białowieża, Dubicze Cerkiewne, Czyże, Narewka objętych jest zbiorowym transportem publicznym tylko w dni robocze lub nauki szkolnej. Wpływa to na skalę wykluczenia społecznego mieszkańców tych terenów. Z uwagi na specyfikę regionu, nie bez znaczenia jest także ograniczenie ich dostępności turystycznej. **Ustanowienie publicznego transportu drogowego kursującego na obecnych trasach, ale we wszystkie dni tygodnia, należy rekomendować jako priorytetowe zadanie transportowe w regionie⁶⁶;**
- ✓ analogicznie dotyczy to miejscowości oddalonych od dróg wojewódzkich i drogi krajowej, w ogóle pozbawionych takiego transportu⁶⁷;
- ✓ Dla relacji: Hajnówka – Bielsk Podlaski; Hajnówka – Białowieża; Hajnówka – Narewka; Hajnówka – Kleszczele – Czeremcha, wymienionych w rozdziale 5.1 jako należące do priorytetowych w regionie, należałoby rekomendować docelowe zwiększenie częstotliwości kursowania zbiorowego transportu drogowego w porach dnia innych niż szczyty przewozowe w dni nauki szkolnej, oraz w dni wolne.

8.2.2 Transport kolejowy

Jak przedsięwzięcia organizacyjne doraźnie poprawiające atrakcyjność kolejowych przewozów pasażerskich⁶⁸ należałoby rekomendować, w kolejności ważności:

- ❖ zwiększenie liczby pociągów na linii nr 31 w relacji: Hajnówka / Czeremcha – Siedlce i Siedlce – Czeremcha / Hajnówka; ograniczenie liczby koniecznych przesiadek w Czeremsku; wprowadzenie pociągów stałego kursowania w dogodnych porach, także w dni wolne od pracy⁶⁹. Z uwagi na znacząco odległość stacji kolejowej od miasta, zorganizowanie autobusowego skomunikowania pomiędzy pociągami a centrum miasta w Siemiatyczach;
- ❖ zwiększenie liczby pociągów (o co najmniej kolejną parę w dobie) kursujących w relacji Białystok – Czeremcha – Białystok;
- ❖ z zamierzeniami odnośnie relacji Siedlce – Hajnówka koresponduje rekomendacja zwiększenia liczby połączeń kolejowych na trasie Warszawa – Hajnówka. Modelową sytuacją byłoby uruchomienie codziennego bezpośredniego połączenia, a przynajmniej: poszerzenie obecnej oferty pociągów InterRegio o sobotni,

⁶⁶ Por. także rozdział 3.1.6.4 powyżej

⁶⁷ tamże

⁶⁸ Jak pokazują różne doświadczenia – skutkujące szybkim wzrostem zainteresowania transportem kolejowym

⁶⁹ Realizacja tych przedsięwzięć w połączeniu z rewitalizacją linii (por. rozdział 8.1.2 powyżej), pozwoliłaby na stworzenie atrakcyjnego co do częstotliwości kursowania, szybkiego, punktualnego i bezpiecznego połączenia publicznym transportem zbiorowym pomiędzy: Hajnówką (miasto powiatowe), Czeremchą (siedziba gminy i węzeł kolejowy), Siemiatyczami (miasto powiatowe) i Siedlcami (ważny ośrodek subregionalny, bardzo korzystnie połączony pociągami z Warszawą).

przedpołudniowy pociąg w relacji z Warszawy do Hajnówki (ofertą minimum byłoby funkcjonowanie takiego pociągu w okresie od maja do września/października). W przypadku braku możliwości uruchomienia większej liczby bezpośrednich pociągów z Warszawy (oraz jednoczesnego braku możliwości zwiększenia liczby pociągów na odcinku Siedlce – Hajnówka), niezbędne będzie przynajmniej dążenie do poprawy systemu skomunikowań w Siedlcach (skrócenia czasu oczekiwania na przesiadkę). Korzystne byłoby przy tym wydłużenie, do Hajnówki, relacji kursującej obecnie w niedzielę pary pociągów: Czeremcha – Warszawa – Czeremcha;

Odrębnie i równolegle należałoby rozważyć stworzenie, w trybie partnerstwa publiczno – prywatnego, atrakcyjnej oferty przewozowej na samorządowej linii Hajnówka/Nieznany Bór – Białowieża, w tym wydłużenie, do Białowieży, relacji jw. wybranych, bezpośrednich pociągów Warszawa – Hajnówka (mających znacznie głównie turystyczne). Można byłoby także rozważyć podjęcie współpracy z podmiotami zajmującymi się uruchamianiem pociągów nadzwyczajnych na terenie Polski⁷⁰. Celem takich działań mogłoby być wykreowanie na linii Hajnówka – Białowieża markowego produktu turystycznego⁷¹, zwiększającego szansę na pozyskanie dla regionu Puszczy Białowieskiej nie tylko dotychczasowych turystów, ale także nowej ich grupy – miłośników kolei.

8.3 Integracja systemów transportowych

W celu zintegrowania różnych systemów transportowych regionu Puszczy Białowieskiej, a także ściślejszej współpracy z ich otoczeniem gospodarczym, można byłoby rekomendować następujące przedsięwzięcia:

1. Utworzenie systemu skomunikowań pomiędzy pociągami i autobusami w Białymstoku. Można byłoby tutaj rekomendować nawiązanie współpracy pomiędzy przewoźnikami autobusowymi i kolejowymi, celem synchronizacji rozkładów jazdy pociągów dalekobieżnych oraz autobusów łączących Białystok z regionem Puszczy Białowieskiej. Informacje o skomunikowaniach powinny znajdować się w rozkładach jazdy wszystkich zainteresowanych przewoźników. Nawiązanie tego rodzaju współpracy powinno skutkować uzyskaniem atrakcyjnej oferty transportu „kombinowanego” w przypadku podróży do regionu Puszczy Białowieskiej z miast położonych w głębi Polski (takich jak np. Wrocław i Gdańsk). Modelową sytuacją byłoby też nawiązanie, równoległe z synchronizacją rozkładów, współpracy biletowej pomiędzy przewoźnikami autobusowymi i kolejowymi. Jej efektem powinno być wprowadzenie promocyjnych, „zintegrowanych” biletów w relacjach z wybranych miast wojewódzkich do Hajnówki i Białowieży.
2. Analogicznie – utworzenie systemu skomunikowań w Hajnówce: w pierwszej kolejności, skomunikowania takie powinny funkcjonować obustronnie pomiędzy

⁷⁰ Np. z Instytutem Rozwoju i Promocji Kolei w Poznaniu, PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A..

⁷¹ Powiązanego ściśle – poprzez system zintegrowanych biletów (wzajemnych rabatów etc.), rozbudowanej oferty wycieczek dla turystów indywidualnych i grup zorganizowanych etc. – z innymi atrakcjami na terenie powiatu: zarówno z ofertą przejazdów kolejką wąskotorową na trasie Hajnówka – Topiło, jak z innymi atrakcjami na terenie powiatu, które nie są powiązane z transportem kolejowym.

pociągami z/do Siedlec oraz autobusami z/do Białowieży; w drugiej kolejności: powinny one zostać utworzone we wszystkich relacjach z i do Hajnówki obsługiwanych transportem autobusowym.

3. Nawiązanie współpracy pomiędzy przewoźnikami autobusowymi (i, w miarę możliwości kolejowymi) oraz podmiotami gospodarczymi związanymi z turystyką operującymi na terenie Powiatu Hajnowskiego, celem tworzenia „zintegrowanych” ofert – utworzenie systemu rabatowego, dzięki któremu posiadacze biletów na pociąg/autobus mogliby uzyskać zniżki na usługi np. w ośrodkach noclegowych, punktach gastronomicznych, placówkach muzealnych/kulturalnych.
4. Utworzenie na stronie internetowej Starostwa Powiatowego w Hajnówce serwisu prezentującego – w jednolity sposób – rozkłady jazdy wszystkich przewoźników autobusowych i przewoźnika kolejowego, operujących na terenie Powiatu. Jednocześnie konieczne byłoby wypromowanie serwisu w taki sposób, aby informacja o nim dostępna była w witrynach internetowych jak największej liczby instytucji i organizacji działających w branży turystycznej, a także w witrynach internetowych samorządów gminnych i samorządu wojewódzkiego oraz w witrynach z nimi powiązanych (np. na stronie internetowej Podlaskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej).

9 Spis tabel, wykresów i rysunków

TABELA 1 WSKAŹNIKI ZAGĘSZCZENIA DRÓG POWIATOWYCH I GMINNYCH (2012 R.)	14
TABELA 2 ZEZWOLENIA NA PROWADZENIE PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH WYDANE PRZEZ STAROSTĘ POWIATOWEGO W HAJNÓWCE	17
TABELA 3 CZYNNIKI, ZACHĘCAJĄCE DO KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ	19
TABELA 4 WZROST LICZBY POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W PERSPEKTYWIE LAT 2009-12.....	23
TABELA 5 ZMIANA WSKAŹNIKA MOTORYZACJI W PERSPEKTYWIE LAT 2009-12.....	23
TABELA 6 RUCH NA DROGACH KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH W POWIECIE HAJNOWSKIM (2010 R.)	24
TABELA 7 RUCH NA DROGACH POWIATOWYCH W POWIECIE HAJNOWSKIM (2013 R.)	25
TABELA 8 UDZIAŁ WYDATKÓW NA DROGI PUBLICZNE W WYDATKACH OGÓŁEM WSZYSTKICH JST	26
TABELA 9 GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W POWIECIE HAJNOWSKIM I POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU	44
TABELA 10 LICZBA OSÓB AKTYWNYCH ZAWODOWO W POWIECIE HAJNOWSKIM W 2012 R.	49
TABELA 11 LICZBA OSÓB AKTYWNYCH ZAWODOWO W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU HAJNOWSKIEGO W 2012 ROKU	51
TABELA 12 PARAMETRY NAJWAŻNIEJSZYCH, STAŁYCH RELACJI W TRANSPORCIE DROGOWYM	54
TABELA 13 PORÓWNANIE PODRÓŻY DROGOWEJ TRANSPORTEM ZBIOROWYM I INDYWIDUALNYM.....	56
TABELA 14 OCENA DOSTĘPNOŚCI MIEJSCOWOŚCI POWIATU HAJNOWSKIEGO TRANSPORTEM ZBIOROWYM	59
TABELA 15 ROZKŁAD PRÓBY POMIĘDZY RESPONDENTAMI.....	64
TABELA 16 CENA BILETÓW KOLEJOWYCH NA TRASIE WARSZAWA – CZEREMCHA – HAJNÓWKA	76
TABELA 17 CENA BILETÓW KOLEJOWYCH NA TRASIE BIAŁYSTOK – CZEREMCHA – HAJNÓWKA	77
TABELA 18 KOSZT DOJAZDU I POWROTU TRANSPORTEM INDYWIDUALNYM DO WYBRANYCH OŚRODKÓW POWIATU HAJNOWSKIEGO	86
TABELA 19 CZAS DOJAZDU I POWROTU INDYWIDUALNYM ŚRODKIEM TRANSPORTU DO WYBRANYCH OŚRODKÓW POWIATU HAJNOWSKIEGO.....	87
TABELA 20 KOSZT I CZAS DOJAZDU DO HAJNÓWKI RÓŻNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU	88
TABELA 21 CZAS DOJAZDU ROWEREM Z BIAŁEGOSTOKU	89
RYСУNEK 1 TRASY ROWEROWE NA TERENIE POWIATU HAJNOWSKIEGO	10
RYСУNEK 2 UKŁAD DRÓG KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH W POŁUDNIOWEJ CZĘŚCI WOJ. PODLASKIEGO.....	11
RYСУNEK 3 SIĘĆ ZBIOROWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO W POWIECIE HAJNOWSKIM	15
RYСУNEK 4 LINIE KOLEJOWE PKP PLK W POWIECIE HAJNOWSKIM	27
RYСУNEK 5 REJON PRZEŁADUNKOWY „SIEMIANÓWKA” Z TORU SZEROKIEGO NA NORMALNY.....	31
RYСУNEK 6 WĘZŁ KOLEI NORMALNOTOROWYCH HAJNÓWKA, LINIA DO BIAŁOWIEŻY I SIĘĆ LEŚNYCH KOLEI WĄSKOTOROWYCH	33
RYСУNEK 7 POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE POWIATU I JEGO GMIN	41
RYСУNEK 8 GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W GMINACH POWIATU HAJNOWSKIEGO W 2012 ROKU	45
RYСУNEK 9 UDZIAŁ LUDNOŚCI WG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKU W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU HAJNOWSKIEGO W 2012 ROKU.....	47
RYСУNEK 10 LUDNOŚĆ W WIEKU PRZEDPRODUKCYJNYM W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU HAJNOWSKIEGO W 2012 ROKU ..	48
RYСУNEK 11 LUDNOŚĆ W WIEKU PRODUKCYJNYM W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU HAJNOWSKIEGO W 2012 ROKU	48
RYСУNEK 12 LUDNOŚĆ W WIEKU POPRODUKCYJNYM W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU HAJNOWSKIEGO W 2012 ROKU	49
RYСУNEK 13 LICZBA OSÓB AKTYWNYCH ZAWODOWO W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH POWIATU HAJNOWSKIEGO W 2012 ROKU	52

RYSUNEK 14 ZASADNICZE, STAŁE RELACJE W TRANSPORCIE DROGOWYM W REGIONIE PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ	54
RYSUNEK 15 PŁEĆ RESPONDENTA	65
RYSUNEK 16 WIEK RESPONDENTA	65
RYSUNEK 17 STATUS ZAWODOWY RESPONDENTA.....	66
RYSUNEK 18 UŻYTKOWANIE SAMOCHODU.....	66
RYSUNEK 19 SPOSOBY REALIZACJI PODRÓŻY	67
RYSUNEK 20 PREFERENCJE W ZAKRESIE WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU	67
RYSUNEK 21 CZĘSTOTLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z DANEGO TYPU KOMUNIKACJI.....	68
RYSUNEK 22 OGÓLNA OCENA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ – OGÓŁ BADANYCH	69
RYSUNEK 23 OGÓLNA OCENA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ A CZĘSTOTLIWOŚĆ KORZYSTANIA	69
RYSUNEK 24 WIELOASPEKTOWY TEST SATYSFAKCJI Z FUNKCJONOWANIA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ – ŚREDNIA OCEN	70
RYSUNEK 25 PREFEROWANE ZMIANY W SIECI POŁĄCZEŃ [DANE W %].....	70
RYSUNEK 26 PREFEROWANY ŚRODEK KOMUNIKACJI	71
RYSUNEK 27 CZYNNIKI ZACHĘCAJĄCE DO KORZYSTANIA Z KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ [DANE W %]	71
RYSUNEK 28 ŚCIEŻKI PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW POWIATU HAJNOWSKIEGO.....	72
RYSUNEK 29 OCENA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ POWIATU HAJNOWSKIEGO – ŚREDNIA WSKAZAŃ	72