



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Warszawa, dnia 20 października 2014 r.

Poz. 9771

UCHWAŁA NR 640/LXV/2014 RADY MIASTA OSTROŁĘKI

z dnia 25 września 2014 r.

w sprawie uchwalenia „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Ostrołęka na lata 2014 – 2023”

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r., poz. 594 z późn. zm.), art. 9 ust.1 pkt.1 i ust. 3, art. 12 ust. 1 i 2, art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz.13 z późn. zm.), oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U z 2011 r. Nr 117, poz. 684) uchwała się, co następuje:

§ 1. Uchwala się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrołęka na lata 2014 – 2023” zwany dalej planem transportowym, w brzmieniu określonym w załączniku do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Ostrołęki.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego.

Przewodniczący Rady Miasta Ostrołęki:
Dariusz Maciak

Załącznik do uchwały nr 640/LXV/2014
Rady Miasta Ostrołęki z dnia 25 września 2014 r.
w sprawie uchwalenia „Planu Zrównoważonego
Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego
dla Miasta Ostrołęka na lata 2014 – 2023”.



MIASTO OSTROŁĘKA

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrołęka na lata 2014-2023

Spis treści

1.	WSTĘP	3
1.1.	Czym jest Plan Transportowy?	3
1.2.	Streszczenie dokumentu	4
1.3.	Słownik pojęć używanych w dokumencie	5
2.	UWARUNKOWANIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	6
2.1.	Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową	6
2.2.	Uwarunkowania demograficzne	15
2.3.	Uwarunkowania społeczno-gospodarcze	18
3.	SYSTEM TRANSPORTOWY W MIEŚCIE OSTROŁĘKA.....	21
3.1.	Podział zadań przewozowych	21
3.2.	Sieć drogowa.....	21
3.3.	Transport indywidualny	24
3.4.	Transport zbiorowy.....	25
3.4.1.	Komunikacja miejska	25
3.4.2.	Regionalna komunikacja autobusowa	26
3.4.3.	Transport kolejowy.....	26
4.	OKREŚLENIE SIECI KOMUNIKACYJNEJ, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	27
5.	OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH.....	32
5.1.	Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego	32
5.2.	Badania napełnień pojazdów komunikacji publicznej	35
5.3.	Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu	45
6.	ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	51
6.1.	Określenie właściwości oraz kompetencji organizatora transportu publicznego.....	51
6.2.	Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	52
6.3.	Zasady organizacji rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej	53
7.	OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	60
7.1.	Standard usług przewozowych- informacje podstawowe	60
7.2.	Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	62
7.3.	Dostępność podróżnych do infrastruktury przystankowej	64
7.4.	Sposób organizowania Systemu Informacji dla Pasażera	66
7.5.	Ochrona środowiska naturalnego w mieście Ostrołęka	67
8.	FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	72
9.	KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	76
	Spis map	91
	Spis tabel	91
	Spis załączników.....	92

1. WSTĘP

1.1. Czym jest Plan Transportowy?

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.), zwana dalej Ustawą, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Prawidłowa realizacja pierwszego zadania, w formie **planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** (plan transportowy), przesądza o skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji. Obowiązek opracowania planu transportowego zostaje nałożony tylko na niektórych organizatorów. Kryterium decydującym o powstaniu tego obowiązku jest liczba mieszkańców wskazana w art. 9 ust. 1 oraz planowanie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z definicją zawartą w Ustawie przewozy takie oznaczają powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy tych jednostek jako akt prawa miejscowego, jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W procedurze jego uchwalania należy uwzględnić etap przeznaczony na konsultacje społeczne, zorganizowane w formie określonej w art. 10, podczas których swoje opinie mogą zgłaszać wszyscy interesariusze planu. Jednocześnie przed uchwaleniem organizator ma obowiązek uzgodnić projekt z właściwymi organami sąsiadujących jednostek, wskazanymi w art. 13 ust. 1-3 Ustawy.

Zakres przedmiotowy planu transportowego zostaje określony w art. 12 Ustawy oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w *sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów również w wymiarze wertykalnym. Oznacza to, że plany transportowe opracowywane na różnych szczeblach administracji muszą być ze sobą komplementarne. Dlatego w pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu (art. 13 ust. 6). Zgodnie z tymi wytycznymi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 23 października 2012 roku wydał rozporządzenie w *sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*. Pozostali organizatorzy muszą uwzględnić zapisy planu transportowego ogłoszonego przez ministra.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. Część organizatorów zdecydowała się na rozpoczęcie prac nad swoim dokumentem przed powstaniem planów transportowych wyższego szczebla. W praktyce powoduje to jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych marszałka województwa i starosty.

1.2. Streszczenie dokumentu

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrołęka na lata 2014-2023” został przygotowany przez firmę „Blue Ocean” Business Consulting sp. z o.o. na zlecenie Urzędu Miasta Ostrołęki. Ponadto, niektórych informacji pomocnych w prowadzonych pracach udzielili pracownicy Urzędu Miasta Ostrołęki oraz Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o. o w Ostrołęce.

Dokument dotyczy przewozów o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji miejskiej wykonywanych na obszarze Miasta Ostrołęka oraz na liniach komunikacyjnych przebiegających przez teren Gminy Rzekuń, Gminy Olszewo-Borki i Gminy Lelis, z którymi Miasto zawarło porozumienia międzygminne w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego.

Planowanie rozwoju transportu publicznego jest ściśle związane ze zmianami demograficznymi, społecznymi i gospodarczymi jakie zachodzą w społeczeństwie. W związku z tym niniejsze opracowanie rozpoczyna się omówieniem charakterystyki całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia czynników wpływających na kształt sieci komunikacyjnej. W kolejnej części dokumentu przedstawiono cały system transportowy oraz wskazano podział zadań przewozowych w mieście. Na tym tle omówiono charakterystykę obecnie działającej komunikacji miejskiej.

W dalszej kolejności dokonano oceny i przedstawiono prognozy potrzeb przewozowych w oparciu o badania nappełnień oraz badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców przeprowadzone w 2014 roku.

Istotną częścią dokumentu jest rozdział poświęcony zasadom organizacji rynku przewozów. W tym miejscu zostały określone zadania organizatora oraz operatora publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej. Dalej zwrócono uwagę na jakże istotny aspekt finansowania transportu miejskiego: źródła finansowania oraz przychody z działalności transportowej.

W kolejnej części dokumentu zostają wyznaczone standardy jakości usług przewozowych dotyczące taboru, infrastruktury przystankowej czy oferty przewozowej, uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych a także wpływ transportu na środowisko.

W ostatnim rozdziale omówiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Ostrołęce w oparciu o przeprowadzone analizy dotyczące prognoz przewozowych. W ten sposób wyznaczono zadania, jakie należy wykonać, aby zrealizować cele wskazane w dokumencie.

Poniżej przedstawiamy kolejno: słownik pojęć używanych w całym dokumencie oraz zestawienie wszystkich rekomendacji zawartych w niniejszym Planie Transportowym.

1.3. Słownik pojęć używanych w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w Ostrołęce wykonuje Prezydent Miasta Ostrołęka.</p>
3	Operator	<p>Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.</p> <p>Operatorem publicznego transportu zbiorowego jest Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Ostrołęce</p>
4	Przewoźnik	<p>Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.</p>
7	Rekompensata	<p>Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.</p>
8	Dotacja	<p>Postać rekompensaty przyznawana z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym</p>
9	Dopłata	<p>Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.</p>

2. UWARUNKOWANIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM TRANSPORTU ZBIOROWEGO

2.1. Uwarunkowania rozwiązań przestrzennych powiązanych z działalnością transportową

MIASTO OSTROŁĘKA

Ostrołęka jest miastem na prawach powiatu grodzkiego, autonomicznego, z własną Radą oraz Prezydentem. Jednocześnie jest siedzibą powiatu ziemskiego. Miasto jest ważnym ośrodkiem gospodarczym, administracyjnym, oświatowym, kulturalnym, turystycznym i komunikacyjnym podregionu ostrołęckiego- siedleckiego. Swymi wpływami obejmuje tereny ościenne, w szczególności obszar powiatu ostrołęckiego ziemskiego, w którego skład wchodzi następujące gminy: Czarnia, Myszyniec, Łyse, Kadzidło, Baranowo, Lelis, Olszewo-Borki, Rzekuń, Troszyn, Czerwin i Goworowo. Atrakcyjne położenie na Równinie Kurpiowskiej, w dolinie rzeki Narwi sprzyjają rozwojowi turystyki i rekreacji.

Miasto znajduje się w północno- wschodniej części Polski, w województwie mazowieckim, około 120 km od Warszawy i obejmuje obszar 29 km². Teren ten w 2012 roku zamieszkiwało 53 287 osób. Jest jednym z pięciu miast na prawach powiatu położonych w województwie mazowieckim. Pod względem powierzchni jest jedenastym co do wielkości miastem w województwie mazowieckim (1,33 %) a pod względem liczby ludności siódmym (1,58 %).

Mapa 1. Miasto Ostrołęka na tle województwa i powiatu



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Funkcjonowanie transportu w mieście jest również uwarunkowane rozwiązaniami przestrzennymi, dlatego przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić:

- Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030- przyjęta uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia *Koncepcji Zagospodarowania Przestrzennego Kraju 2030* (M.P. 2012 nr 0 poz. 252);
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego- przyjęty uchwałą Nr 65/2004 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 czerwca 2004 r.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Ostrołęki- przyjęte Uchwałą NR 294/XXVI/2012 Rady Miasta Ostrołęki z dnia 31 maja 2012 r.

Analiza zapisów tych dokumentów pozwala dostrzec, że wpływ na popyt w komunikacji miejskiej ma jakość usług ale także to, w jakim otoczeniu funkcjonuje komunikacja publiczna. Cały system transportowy miasta powiązany jest bowiem z zagospodarowaniem przestrzennym, a także ze zjawiskami społeczno-demograficznymi występującymi w regionie.

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

W dokumencie tym Ostrołęka została wymieniona wśród miast o charakterze wielofunkcyjnym a obszar ostrołęcki zaliczono do obszarów o niskiej zdolności wykorzystania endogenicznych czynników rozwoju. Do głównych problemów miasta należą:

- niski potencjał Ostrołęki w zakresie wielkości i wyposażenia w obiekty i instytucje użyteczności publicznej;
- słabe połączenia drogowe i kolejowe z Warszawą.

Do zadań z zakresu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, których celem jest wspieranie ponad powiatowych funkcji Ostrołęki, należą:

- Budowa uzupełniającego odcinka dróg wojewódzkich Ostrołęka-Wyszków;
- Rozwój systemu transportowego Ostrołęki jako regionalnego węzła transportowego;
- Rozwój Ostrołęki jako regionalnego ośrodka równoważenia rozwoju, zwłaszcza w zakresie państwowego szkolnictwa wyższego, lecznictwa specjalistycznego oraz instytucji otoczenia biznesu;
- Włączenie Ostrołęki w układ „Wielkiej Obwodnicy Mazowsza”;
- Realizacja inwestycji infrastrukturalnych, zwłaszcza na rzecz usprawniania powiązań Ostrołęki z Warszawą- budowa odcinka Ostrołęka- Wyszków z wykorzystaniem części istniejących odcinków dróg i modernizacja linii kolejowej Ostrołęka-Tłuszcz.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA OSTROŁĘKI

Miasto posiada miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla 14 obszarów. Podstawowym dokumentem, który wyznacza kierunki rozwoju przestrzennego Ostrołęki jest „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Ostrołęki” przyjęte Uchwałą NR 294/XXVI/2012 Rady Miasta Ostrołęki z dnia 31 maja 2012 r.

Najważniejsze dla mieszkańców są połączenia, które wykonują najczęściej, czyli połączenia wykonywane na trasie dom – praca i dom - szkoła, dopiero później dom - inne. Pierwsze dwie relacje charakteryzują się regularnością a trasa ich przebiegu oraz lokalizacja celu i źródła nie ulega częstym zmianom. Na liniach obsługujących szkoły i zakłady pracy podróżuje najwięcej osób, dlatego analizując zagospodarowanie przestrzenne miasta zostało wzięte pod uwagę przede wszystkim położenie szkół oraz największych zakładów pracy, a także dzielnic mieszkaniowych.

Podstawową cechą podróży wykonywanych na trasie dom - praca, dom - szkoła jest regularność, dzięki czemu łatwo można dostosować publiczny transport zbiorowy do potoków pasażerskich generowanych przez wspomniane miejsca. Dlatego z punktu widzenia sieci komunikacyjnej istotne znaczenie ma lokalizacja dzielnic mieszkaniowych i ich odległość od centrum miasta.

W Ostrołęce zostało wyodrębnionych 16 osiedli, stanowiących jednostki pomocnicze miasta, które wpływają na kierunki i stopień natężenia ruchu. Wśród nich największą rolę odgrywa centralna dzielnica śródmiejska, ponieważ jest tam zlokalizowana największa liczba miejsc użyteczności publicznej.

W 2012 roku gęstość zaludnienia w Ostrołęce wyniosła 1861 osób na km², natomiast w powiecie ostrołęckim tylko 42 osoby na km², a w województwie mazowieckim 149 osób na km². W mieście największą gęstość zaludnienia mają osiedla: Centrum, Stare Miasto, Śródmieście I i Śródmieście II, Sienkiewicza i Dzieci Polskich.

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców związane są przede wszystkim z położeniem zakładów pracy. Najważniejszą rolę odgrywa dzielnica przemysłowa- Osiedle Wojciechowice oraz Podstrefa Ostrołęka a także tereny przemysłowe na obszarze Gminy Rzekuń.

Do największych zakładów pracy działających na obszarze miasta i w jego okolicach należą:

- Stora Enso Poland, ul. I Armii Wojska Polskiego 21 – jeden z największych w kraju producentów celulozy i papieru;
- Lacroix-Opakowania Sp. z o.o.;
- ENERGA Elektrownie Ostrołęka S.A.;
- Zakłady Mięsne Pekpol Ostrołęka S.A.;
- Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Piątnicy (oddział terenowy w Ostrołęce);
- AGRANA Fruit Polska – przetwórstwo owoców;
- Starglass sp. z o.o.– producent szyb zespolonych;
- Xella Polska sp. z o.o. – producent betonów komórkowych;
- PKS w Ostrołęce S.A.;
- Poczta Polska;
- Ostrołęckie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o.;
- Ostrołęckie Towarzystwo Budownictwa Społecznego sp. z o.o.;
- Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o.;
- Melvit S.A.;
- Szpital;
- Elektrotermex;
- PGE Dystrybucje S.A. Oddział w Warszawie Rejon Energetyczny Ostrołęka;
- ENERGA OPEC sp. z o.o.

Z punktu widzenia mieszkańców miasta i sąsiednich gmin istotne znaczenie ma również lokalizacja szkół. W Ostrołęce działa wiele placówek oświatowych na wszystkich poziomach nauczania. Miasto prowadzi 2 żłobki, 11 przedszkoli, 7 szkół podstawowych, 5 gimnazjów, 3 licea ogólnokształcące i 4 zespoły szkół zawodowych oraz Bibliotekę Publiczną i Ostrołęckie Centrum Kultury a także inne placówki wspierające funkcje edukacyjne oraz gwarantujące pomoc społeczną.

Tabela 1. Publiczne placówki oświatowe w Ostrołęce prowadzone przez Miasto Ostrołęka w 2014 roku

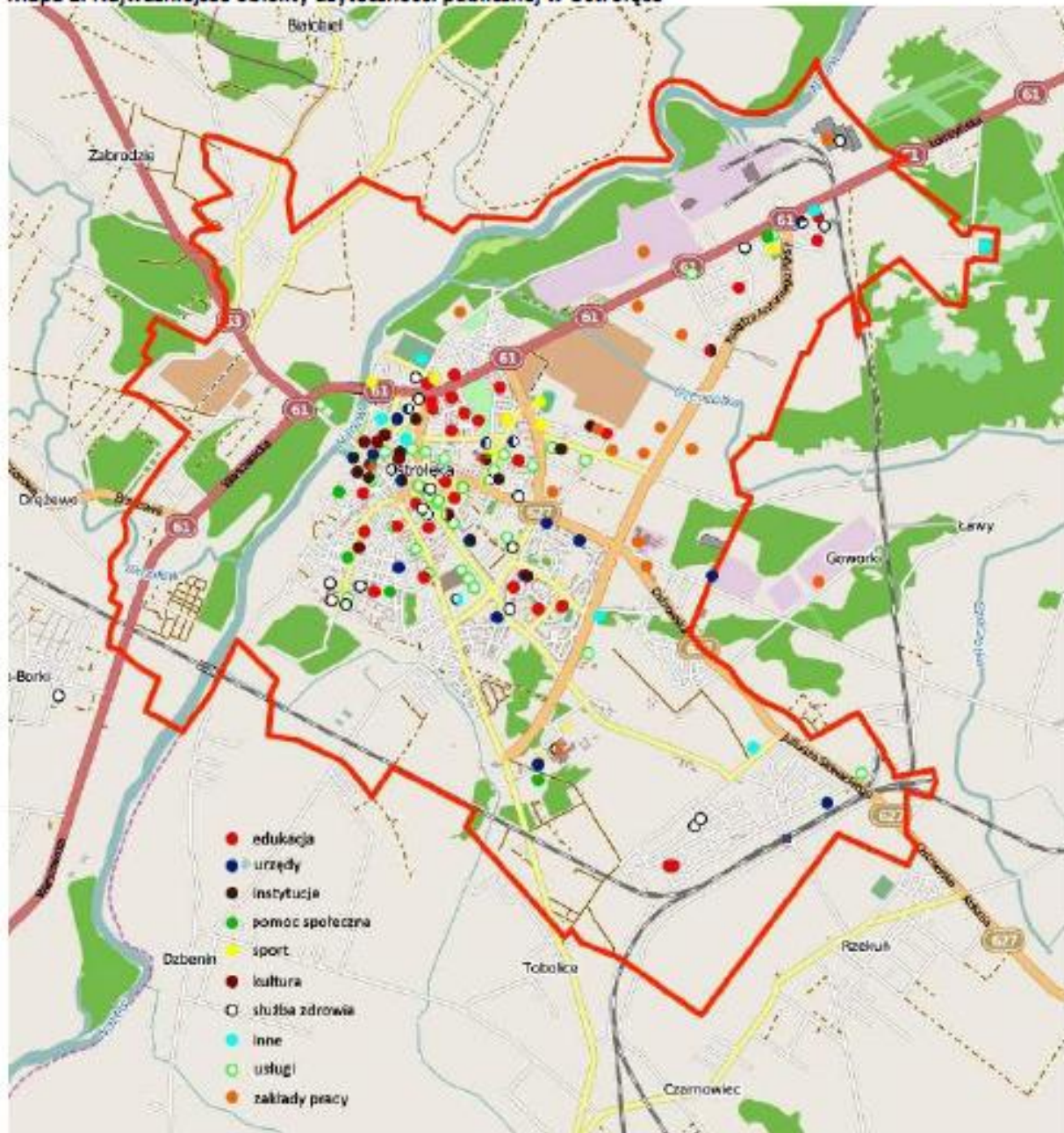
Lp.	Nazwa placówki	Lokalizacja
1	Przedszkole Miejskie Nr 1	ul. Piłcockiego 11 a, ul. Sikorskiego 2/10
2	Przedszkole Miejskie Nr 5	ul. Piękna 12
3	Przedszkole Miejskie Nr 7	ul. Psarskiego 24
4	Przedszkole Miejskie Nr 8	ul. Prądyńskiego 12
5	Przedszkole Miejskie Nr 9	ul. Gen. Z. Berlinga 16
6	Przedszkole Miejskie Nr 10	ul. Mazowiecka 7
7	Przedszkole Miejskie Nr 13	ul. Dzieci Polskich 5
8	Przedszkole Miejskie Nr 15	ul. Jaracza 5
9	Przedszkole Miejskie Nr 16	ul. Powstańców 4
10	Przedszkole Miejskie Nr 17	ul. Konopnickiej 6
11	Przedszkole Miejskie Nr 18	ul. Karłowicza 18
12	Szkoła Podstawowa Nr 1 im. Stanisława Jachowicza	ul. Gorbatowa 4/6
13	Szkoła Podstawowa Nr 2 im. Stanisława Staszica	ul. Papiernicza 1
14	Szkoła Podstawowa Nr 5 im. Zofii Niedziałkowskiej	ul. Traugutta 2
15	Szkoła Podstawowa Nr 6 im. Orła Białego	ul. Sienkiewicza 15
16	Szkoła Podstawowa Nr 10 im. Jana Pawła II	ul. Gen. Z. Berlinga 16
17	Gimnazjum Nr 1 im. Janusza Kusocińskiego	ul. Hallera 12
18	Gimnazjum Nr 2 im. Danuty Siedzikówny „Inki”	ul. Jaracza 5
19	Zespół Szkół Nr 3	ul. Skowrońskiego 8
20	Zespół Szkół Nr 4	ul. Legionowa 17
21	Zespół Szkół Nr 5 im. Unii Europejskiej	ul. Gen. Z. Berlinga 5
22	I Liceum Ogólnokształcące im. Gen. Józefa Bema	ul. Traugutta 1
23	II Liceum Ogólnokształcące im. Cypriana Kamila Norwida	ul. Traugutta 2
24	Zespół Szkół Zawodowych Nr 1 im. Józefa Psarskiego	ul. 11 Listopada 20
25	Zespół Szkół Zawodowych Nr 2 im. V. Pułku Ułanów Zaslawskich	ul. Batalionu Czwartaków 4
26	Zespół Szkół Zawodowych Nr 3 im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego	ul. Parkowa 12
27	Zespół Szkół Zawodowych Nr 4 im. Adama Chętnika	ul. Traugutta 10
28	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy	ul. Traugutta 9
29	Poradnia Psychologiczno- Pedagogiczna	ul. Oświatowa 1
30	Centrum Kształcenia Praktycznego	ul. Gen. Z. Kamieńskiego 5

Uzupełnieniem oferty szkół publicznych są placówki niepubliczne, prowadzone przez osoby prawne i fizyczne. Szkolnictwo wyższe tworzą natomiast następujące jednostki: Wyższa Szkoła Administracji Publicznej w Ostrołęce, Uniwersytet Łódzki Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Ostrołęce oraz Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Społeczna.

Dużą grupę podróżujących komunikacją miejską stanowią osoby starsze, dlatego bardzo ważne jest zapewnienie odpowiedniej obsługi wszystkich placówek służby zdrowia. Duże potoki podróżnych obserwuje się również w kierunku centrów handlowych oraz targowisk miejskich. Komunikacja publiczna powinna także zapewnić dostęp do różnych urzędów oraz innych punktów usługowych, handlowych, kulturalnych czy sportowych.

Na poniższej mapie przedstawiono tylko najważniejsze obiekty generujące ruch na obszarze miasta. Zostały one wybrane w sposób przykładowy, ponieważ nie ma możliwości wymienienia wszystkich miejsc generujących ruch w mieście. Tym bardziej, że usługi charakteryzuje duża zmienność, co do lokalizacji i liczby a na liniach obsługujących te miejsca, nawet jeśli podróżuje duża liczba osób, to jest ona nieregularna i zmienna, co do godzin, dlatego ciężko dostosować do nich pojemność taboru oraz częstotliwość kursowania.

Mapa 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej w Ostrołęce



Analiza obszaru objętego Planem Transportowym pod kątem zaplanowania przestrzennego ma swoje uzasadnienie, ponieważ odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni miejskiej i podmiejskiej może wpłynąć na wzrost, bądź ograniczenie transportochłonności. Efektem złego planowania jest zjawisko tzw. rozlewania się miast, czyli rozbudowy terenów mieszkalnych, blisko granicy miasta, również na terenach podmiejskich. Jego skutkiem jest potrzeba zapewnienia mieszkańcom tych regionów dostępu do usług, które są zlokalizowane w centrum miasta. W ten sposób wydłuża się długość linii komunikacyjnych oraz czas przejazdu, a co za tym idzie również koszt utrzymania takich połączeń. Często przejazdy na tych trasach są wykonywane samochodem osobowym. Rozwiązaniem tego problemu może być mieszanie funkcji danego obszaru już na etapie planowania, w taki sposób, aby mieszkańcy nowo powstałych dzielnic czy osiedli mieli zapewnione różne potrzeby. W ten sposób skraca się odległość od źródła do celu podróży oraz ogranicza potrzeby transportowe na danym odcinku, ponieważ niewielkie odległości mogą być pokonywane pieszo lub rowerem. Zagospodarowanie przestrzenne ma zatem wpływ przede wszystkim na kształt sieci komunikacyjnej, czyli na przebieg i długość linii oraz na lokalizację przystanków.

Mapa 3. Miasto i gminy na tle powiatu ostrołęckiego



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

GMINA RZEKUŃ

Gmina Rzekuń jest gminą wiejską położoną w środkowo-wschodniej części powiatu ostrołęckiego. Teren Gminy obejmuje 135,5 km², z czego użytki rolne stanowią 65% jej powierzchni, a użytki leśne 28%. Gminę Rzekuń zamieszkuje obecnie ponad 9 000 mieszkańców.

Gmina leży wzdłuż ważnych szlaków komunikacyjnych (trasa Warszawa - Suwałki, Ostrołęka - Ostrów Maz.) oraz w bezpośrednim sąsiedztwie Ostrołęki. Powyższe czynniki oraz rozbudowana sieć dróg, sieć gazowa, sieć elektryfikacyjna, wodociągowa i kanalizacyjna zapewniają gminie dobre warunki dla rozwoju różnych gałęzi przemysłu i handlu. Rzekuń stanowi również doskonałe miejsce dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego oraz prowadzenia działalności gospodarczej.

Na terenie gminy skoncentrowana jest sieć zakładów przemysłowych, z których największe to Zakłady Mięsne Pekpol Ostrołęka S.A., Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Piątnicy, Xella Polska sp. z o.o., AGRANA FRUIT POLSKA Sp. z o.o. i wiele innych.

Gmina Rzekuń obfituje w wiele malowniczych miejscowości, takich jak położone nad rzeką Narwią Teodorowo, Kaminkę czy Dzbenin. Są to miejsca bardzo atrakcyjne turystycznie, podnoszące walory wypoczynkowe gminy. Na jej terenie znajdują się również warte odwiedzenia zabytki i ciekawostki geologiczne, takie jak neogotycki kościół pw. Najświętszego Serca Jezusa, dawny folwark w Przytułach czy też Kamień Batorego – gład narzutowy znajdujący się w Narwi koło Dzbenina.

Siedzibą Gminy jest Rzekuń. W jej skład wchodzi następujące sołectwa: Borawe, Czarnowiec, Daniszewo, Drwęcz, Dzbenin, Goworki, Kamianka, Korczaki, Laskowiec, Ławy, Nowa Wieś Wschodnia, Nowa Wieś Wschodnia- Osiedle Leśniewo, Przytuły Nowe, Przytuły Stare, Nowy Susk, Ołdaki, Rozwory, Rzekuń, Susk Stary, Teodorowo, Tobolice, Zabiele.

Gmina Rzekuń posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, który obejmuje cały teren gminy, przyjęty Uchwałą Nr IV/19/2006 Rady Gminy Rzekuń z dnia 29 grudnia 2006 r. Podstawowym dokumentem, który wyznacza kierunki rozwoju przestrzennego Gminy Rzekuń jest „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Rzekuń” przyjęte Uchwałą NR IV/12/2010 Rady Gminy Rzekuń z dnia 30 grudnia 2010 r.

Gmina Rzekuń jest gminą typowo wiejską, a w jej obrębie znajdują się pomniejsze wsie połączone ze sobą szlakami komunikacyjnymi. Linia dalekobieżna komunikacji samochodowej biegnie po drodze krajowej i wojewódzkiej, łącząc wsie leżące przy tej trasie z Ostrołęką. Lokalna sieć komunikacji podmiejskiej i miejskiej obsługuje mieszkańców miejscowości położonych najbliżej Ostrołęki - czyli północnej i centralnej części gminy.

Większość wsi położonych na terenie gminy mieści się w I klasie dostępności komunikacyjnej, natomiast w II klasie dostępności komunikacyjnej (o średniej dostępności) mieszczą się wsie: Kamianka, Korczaki, Dzbenin. Zewnętrzny układ komunikacyjny stanowi droga krajowa nr 61 biegnąca z Ostrołęki w stronę Łomży oraz droga wojewódzka nr 627 biegnąca z Ostrołęki do Ostrowi.

Sieć dróg powiatowych wraz z układem dróg gminnych i lokalnych zapewnia łączność gminy z Ostrołęką oraz między wsiami wewnątrz gminy i w gminach sąsiednich. Niestety jakość dróg, zarówno krajowej, wojewódzkiej jak i dróg powiatowych - nie jest dostosowana do ciągle wzrastającego natężenia ruchu i wymaga znaczącej modernizacji.

Przez teren gminy Rzekuń przebiegają linie kolejowe relacji Warszawa - Ostrołęka, Ostrołęka- Białystok, Ostrołęka - Szczytno oraz linia towarowa z węzła kolejowego do zakładów: ENERGA Elektrownie Ostrołęka S.A. oraz Stora Enso przez Ławy i Goworki. Do niedawna jego znaczenie było bardzo duże i miało znaczący wpływ na rozwój środkowej części gminy. Obecnie, wraz ze spadkiem znaczenia transportu kolejowego na rzecz samochodowego - jego znaczenie dla rozwoju gminy jest coraz mniejsze.

Ważnym aspektem planowania tras komunikacyjnych na terenie Gminy Rzekuń jest ochrona unikatowego środowiska naturalnego tej gminy. Należy podejmować wszelkie działania sprzyjające maksymalnemu ograniczeniu rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń oraz hałasu wynikającego z ruchu komunikacyjnego w obrębie gminy.

GMINA LELIS

Gmina Lelis jest gminą wiejską leżącą w południowej części Puszczy Zielonej (Kurpiowskiej) w powiecie ostrołęckim. W skład gminy wchodzi 22 sołectwa. Gmina zajmuje obszar 197 km², z czego użytki rolne stanowią 55% jej powierzchni, natomiast użytki leśne 36%. Podstawowym źródłem utrzymania mieszkańców jest praca na roli, chociaż gleby są tu raczej słabe (aż 80% to gleby V i VI klasy).

Przez teren gminy przepływa 5 rzek, tj. Rozoga, Piasecznica, Omulew, Narew oraz Szkwa, która jako jedyna z ostatnich rzek kurpiowskich dotychczas nie została uregulowana. Gmina nie posiada żadnych zasobów naturalnych, jednakże jej bogactwo stanowią lasy obfite w grzyby i jagody, różnorodna roślinność i zwierzęta, czyste powietrze oraz harmonijna cisza. Duża powierzchnia lasów posiadających rzadkie gatunki roślin, zwierząt oraz ptactwa przesądziła, o tym, że gmina została zaliczona do obszaru „Zielonych Płuc Polski”.

Na terenie Gminy Lelis znajdują się wydmy paraboliczne (we wsi Durlasy) oraz leśny rezerwat przyrody „Olsy Płoszycie”, który zajmuje aż 140,86 ha. Nieodczynnym elementem krajobrazu gminy są liczne kapliczki oraz krzyże przydrożne (Szafarnia, Płoszyce, Durlasy, Nasiadki), przypominające o głębokiej wierze ludu puszczańskiego. Najciekawsze krajobrazowo tereny położone są w północno-wschodniej części gminy. W rejonie tym zachowała się jeszcze drewniana architektura ludowa (chałupy kurpiowskie).

W Gminie Lelis funkcjonuje Gminne Centrum Informacji utworzone przy Gminnym Ośrodku Kulturalno-Oświatowym, które jest placówką ukierunkowaną na aktywizację społeczności lokalnych oraz Ośrodek Etnograficzny Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego Kurpiów w Lelisie. W Ośrodku można obejrzeć eksponaty z przeszłości ludu puszczy kurpiowskiej od czasów najdawniejszych do chwili obecnej.

Przez Gminę Lelis przebiega droga krajowa nr 53.

Gmina Lelis posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla całości jej obszaru, przyjęty Uchwałą Nr VII/41/03 Rady Gminy Lelis z dnia 28 sierpnia 2003 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Lelis. Podstawowym dokumentem, który wyznacza kierunki rozwoju przestrzennego Gminy Lelis jest „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Lelis” przyjęte Uchwałą NR XVII/105/2000 Rady Gminy w Lelisie z dnia 29 grudnia 2000 r.

System dróg powiatowych zapewnia połączenie komunikacyjne Ostrołęki z północno - wschodnią częścią województwa mazowieckiego. Południowa część gminy, położona przy trasie Ostrołęka - Lelis (do wsi Białobiel) obsługiwana jest przez miejską komunikację Ostrołęki. Jakość dróg, zarówno krajowych, jak i wojewódzkich oraz powiatowych, nie jest dostosowana do ciągle wzrastającego natężenia ruchu w tym regionie.

Trasy komunikacji PKS mają układ promienisty i zbiegają się w jednym punkcie jakim jest przeprawa mostowa na Narwi w Ostrołęce. Jedyne połączenie tej trasy biegnie przez centralny obszar gminy po trasie: Obierwia, Łodziska, Lelis, Nasiadki, Dąbrówka. Tylko na trasie Ostrołęka - Szczytno kursują autobusy pośpieszne, pozostałe linie mają charakter lokalny. Łączą one poszczególne wsie leżące wzdłuż tras z Ostrołęką oraz miejscowością gminną. W strefie dojazdu do przystanku PKS o promieniu 1 km mieszka około 78% mieszkańców gminy. W najniekorzystniejszym przypadku odległość od najbliższego przystanku PKS nie przekracza 3,3 km.

Pod względem dostępności komunikacyjnej w klasie II (o średniej dostępności) mieszczą się wsie: Gąski, Łęg Starościński. Łęg Przedmiejski, Siemnocha, Gnaty, Aleksandrowo, Szafarnia i Gibalka. Pozostałe wsie gminy mieszczą się w I klasie dostępności komunikacyjnej.

Zewnętrzny układ komunikacyjny stanowi droga krajowa nr 53 relacji Ostrołęka - Szczytno, stanowiąca trasę wyjazdową na Pojezierze Mazurskie dla Ostrołęki oraz dla aglomeracji warszawskiej. Sieć dróg powiatowych zapewnia łączność gminy z Ostrołęką. Wraz z układem dróg gminnych i lokalnych zapewnia łączność między wsiami wewnątrz gminy oraz z wsiami gmin sąsiednich.

Sieć połączeń drogowych jest wystarczająca dla obsługi komunikacyjnej, natomiast ich stan techniczny jest niewystarczający. 12 % dróg powiatowych oraz 92 % dróg gminnych nie posiada nawierzchni twardej.

Przez teren gminy nie przebiegają żadne linie kolejowe.

GMINA OLSZEWO – BORKI

Gmina Olszewo – Borki to gmina wiejska, położona w zachodniej części powiatu ostrołęckiego w ramionach rzeki Narwi i Omulwi. Gmina zajmuje obszar 195,75 km², z czego użytki rolne stanowią 50 % jej powierzchni a użytki leśne 43%. Graniczy bezpośrednio z miastem powiatowym - Ostrołęką. Gminę Olszewo – Borki według stanu na dzień 31 lipca 2014 r. zamieszkiwało ok. 10 000 mieszkańców.

Na terenie gminy znajduje się strefa krajobrazu chronionego, którą tworzą kompleksowe obszary leśne, stanowiące fragmenty połączeń puszczy: Zielonej i Białej. Obszary leśne położone wzdłuż malowniczej rzeki Omulew stanowią dogodne tereny rekreacyjne, a brak przemysłu sprzyja czystości środowiska naturalnego. Gmina Olszewo – Borki słynie z bogatej flory i fauny, co sprzyja rozwojowi łowiectwa. Przyległe do rzeki Omulew grunty są wykorzystywane w celach agroturystycznych, hodowli ryb i koni wierzchowych. Na tych terenach można zaobserwować postępujący rozwój przedsiębiorczości związanej z obsługą ruchu turystycznego, wypoczynku i rekreacji.

W gminie nie brakuje godnych uwagi obiektów. Ciekawostką tego regionu jest drewniany dworek z 1928 roku, otoczony starym 2 – hektarowym parkiem. Obecnie w budynku należącym dawniej do Antoniego de Bourbone znajduje się Szkoła podstawowa. Innym interesującym miejscem jest plebania w Nowej Wsi, pobudowana na początku XX wieku.

Siedzibą Gminy jest miejscowość Olszewo – Borki. W jej skład wchodzi 38 sołectw.

Gmina Olszewo - Borki posiada jeden miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla całego obszaru leżącego w granicach administracyjnych gminy przyjęty uchwałą Nr XXVI/180/08 z dnia 30 czerwca 2006 r. Podstawowym dokumentem, który wyznacza kierunki rozwoju przestrzennego Gminy Olszewo- Borki jest „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Olszewo-Borki” przyjęte Uchwałą NR II/8/02 Rady Gminy Olszewo - Borki z dnia 27 grudnia 2002 r.

Gmina Olszewo – Borki ma dogodne położenie komunikacyjne, jest bowiem zlokalizowana przy tranzytowym szlaku turystycznym Warszawa- Augustów wiodącym na Mazury i do granicy państwa. Przez jej teren przebiegają drogi krajowe nr 53 i 61 oraz drogi wojewódzkie nr 544 i 626.

Gmina posiada dobrze rozwiniętą sieć dróg, która zapewnia mieszkańcom odpowiednie powiązania komunikacyjne wewnętrzne i zewnętrzne. Wszystkie drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe leżące na obszarze gminy posiadają nawierzchnię utwardzoną. Wśród dróg publicznych w najgorszym stanie znajdują się drogi gminne, z czego 50 % posiada nawierzchnię utwardzoną.

W gminie Olszewo – Borki należy podejmować działania mające na celu modernizację i sukcesywną poprawę jakości oraz stanu technicznego dróg. Dla obszaru o dużym znaczeniu gospodarczym podstawowe znaczenie ma odpowiednie urządzenie ulic wiejskich, budowa miejsc parkingowych w sąsiedztwie obiektów usługowych i produkcyjnych oraz zabezpieczenie potrzeb niezmotoryzowanych uczestników ruchu, głównie w miejscowości Olszewo – Borki, będącej siedzibą gminy.

Z punktu widzenia mieszkańców bardzo istotna jest sukcesywna poprawa jakości ulic wiejskich oraz podnoszenie poziomu bezpieczeństwa komunikacyjnego szczególnie na ciągach ulic o największym natężeniu ruchu (tranzyt). Należy także stale poszerzać obsługę komunikacyjną nowo wyznaczanych terenów rozwojowych na terenie gminy przyległym do miasta Ostrołęki.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa pieszym, osobom niepełnosprawnym oraz rowerzystom należy realizować ścieżki i trasy rowerowe na kierunkach szczególnie intensywnie wykorzystywanych przez rowerzystów oraz w celu powiązania (w tym powiązań ruchu z terenu miasta) z terenami atrakcyjnymi krajobrazowo.

2.2. Uwarunkowania demograficzne

Wśród wszystkich czynników, które mają wpływ na popyt w komunikacji miejskiej do najważniejszych należy zaliczyć zjawiska demograficzne, jakie występują na obszarze miasta i gmin sąsiadujących. Chociaż wiele elementów decyduje o tym jak kształtuje się zapotrzebowanie na przewozy w Ostrołęce, jednak najwyraźniej widać zależności pomiędzy zmianami, jakie zachodzą w liczbie ludności, jej strukturze, ruchu naturalnym czy migracyjnym. Dla lepszego odzwierciedlenia sytuacji demograficznej Ostrołęki zostanie dokonane porównanie z innymi miastami na prawach powiatu w województwie.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego pod koniec 2012 roku w Ostrołęce zamieszkiwało 53 287 osób. Mężczyźni stanowili 48,0 % ogółu mieszkańców miasta. Liczba ludności Ostrołęki od kilkunastu lat nieznacznie maleje. W mieście w latach 2005-2012 odnotowano spadek liczby ludności o 544 osób (1,1%). W pozostałych miastach na prawach powiatu województwa mazowieckiego, oprócz Warszawy, również występuje niewielki spadek liczby ludności o 1-3 %. Szczegółowe dane na ten temat przedstawia poniższa tabela.

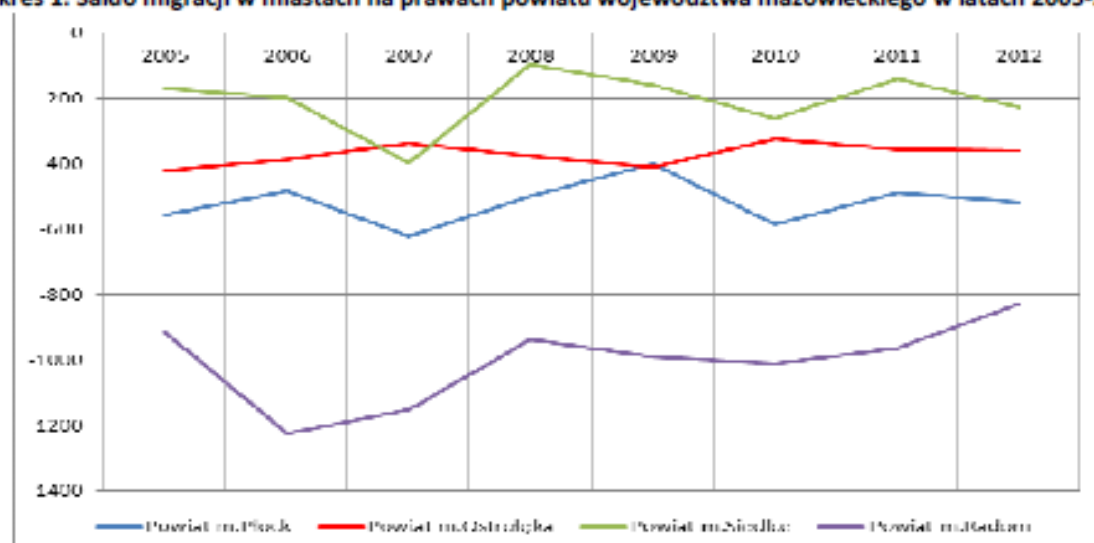
Tabela 2. Liczba ludności w miastach na prawach powiatu województwa mazowieckiego w latach 2005-2012

Jednostka terytorialna	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
MIASTO OSTROŁĘKA	53 831	53 605	54 109	53 982	53 837	53 619	53 443	53 287
Miasto Płock	127 461	127 224	126 968	126 709	126 542	124 691	124 318	123 627
Miasto Siedlce	77 056	77 051	76 939	77 185	77 319	76 303	76 480	76 393
Miasto Radom	227 018	225 810	224 857	224 226	223 397	221 658	220 602	219 703
Miasto Warszawa	1 697 596	1 702 139	1 706 624	1 709 781	1 714 446	1 700 112	1 708 491	1 715 517
Województwo Mazowieckie	5 157 729	5 171 702	5 188 488	5 204 495	5 222 167	5 267 072	5 285 604	5 301 760

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Do czynników mających największy wpływ na sytuację demograficzną danej społeczności należy ruch migracyjny oraz ruch naturalny. O zmniejszającej się liczbie ludności w mieście decyduje m.in. utrzymujące się od lat na ujemnym poziomie saldo migracji, które w 2012 roku wyniosło -359 osób. Wśród pozostałych miast na prawach powiatu, tylko w Siedlcach saldo migracji kształtowało się na wyższym poziomie (-226 osób). W poszczególnych latach można zaobserwować pewne wahania tego współczynnika. W Ostrołęce w roku 2005 i 2009 przewaga emigrantów nad imigrantami wyniosła 400 osób. W analizach statystycznych nie uwzględniono osób, które nie poinformowały o zmianie miejsca zamieszkania ani osób emigrujących na pobyt czasowy.

Wykres 1. Saldo migracji w miastach na prawach powiatu województwa mazowieckiego w latach 2005-2012



Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Od 2010 roku można zaobserwować ponowny wzrost odpływu mieszkańców Ostrołęki, co odbija się niekorzystnie na strukturze sprzedawanych biletów w komunikacji miejskiej. Ponieważ emigracja dotyczy głównie ludzi młodych, w wieku produkcyjnym, proces starzenia się społeczeństwa pogłębia się i dlatego m.in. spada sprzedaż biletów pełnopłatnych.

Innym ważnym czynnikiem decydującym o ogólnej liczbie ludności jest różnica pomiędzy liczbą urodzeń i zgonów w poszczególnych latach, co obrazuje poniższa tabela.

Tabela 3. Ruch naturalny w Ostrołence w latach 2005-2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba urodzeń	514	524	579	552	609	569	551	527
Liczba zgonów	60	377	375	412	383	373	373	348
Przyrost naturalny	154	147	204	140	226	196	178	179

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Analiza danych przedstawionych w powyższej tabeli pozwala zauważyć, że liczba urodzeń w 2012 roku w porównaniu z rokiem 2005 nieznacznie wzrosła. W 2012 roku przyrost naturalny wyniósł 179 osób i w porównaniu z rokiem 2005 jest wyższy o 24 osoby. Jednak na przestrzeni analizowanych lat zdarzały się momenty, w których rodziło się więcej dzieci, wtedy też odnotowywano najwyższy przyrost naturalny. Od 2009 roku można zaobserwować ponowny spadek liczby urodzeń i malejący przyrost naturalny. Taka sytuacja powoduje niekorzystne proporcje w strukturze ekonomicznej populacji, co w efekcie prowadzić będzie do starzenia się społeczeństwa.

Malejący przyrost naturalny odbija się negatywnie na liczbie uczniów, którzy stanowią podstawową grupę podróżujących komunikacją miejską. W latach szkolnych 2009/2010 – 2013/2014 obserwuje się spadek liczby uczniów prawie o 10 % (1 180 osób). Zestawienie szczegółowych liczb przedstawia poniższa tabela.

Tabela 4. Liczba dzieci i uczniów w Ostrołence w latach szkolnych w podziale na poszczególne typy szkół

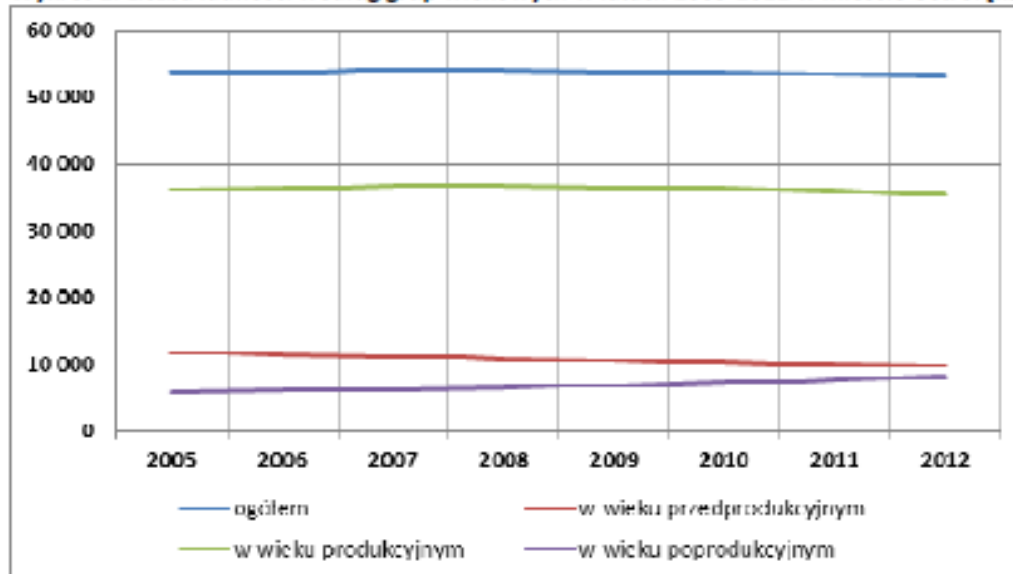
Lp.	Typ szkoły	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014
szkoły dla dzieci i młodzieży						
1.	przedszkola miejskie	1 401	1 318	1 295	1 345	1 353
2.	szkoły podstawowe	3 237	3 157	3 184	3 066	3 052
3.	gimnazja	1 955	1 842	1 785	1 750	1 713
4.	licea ogólnokształcące	2 201	2 207	2 170	2 026	2 023
5.	licea profilowane	178	133	156	109	55
6.	technika	2 558	2 569	2 481	2 427	2 439
7.	zasadnicze szkoły zawodowe	465	459	388	306	279
Razem		11 995	11 685	11 459	11 029	10 914
szkoły dla dorosłych						
1.	licea ogólnokształcące	132	111	107	92	107
2.	technika uzupełniająca	105	105	128	100	76
3.	szkoły policealne	70	85	78	55	51
Razem		307	301	313	247	234
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy						
1.	Szkoła Podstawowa	34	32	36	36	26
2.	Gimnazjum	55	42	39	34	37
3.	Szkoła Specjalna Przystosowująca do pracy	22	30	14	15	21
4.	Zasadnicza Szkoła Zawodowa	14	16	26	23	15
Razem		125	120	115	108	99
Ogółem		12 427	12 106	11 887	11 384	11 247

Źródło: Urząd Miasta Ostrołęki

Kryterium, które pozwala ocenić kondycję danej społeczności jest wskaźnik obciążenia demograficznego, czyli liczba osób w wieku nieprodukcyjnym przypadająca na 100 osób w wieku produkcyjnym. W 2012 roku w Ostrołence wskaźnik ten wyniósł 50,3 osób, co stanowi najniższy wynik wśród miast na prawach powiatu

w województwie mazowieckim (Siedlce – 54,7; Płock – 56,1; Radom – 56,8, Warszawa – 60,6). Pomimo to proces starzenia się społeczeństwa w mieście pogłębia się z każdym rokiem. Problem został przedstawiony na poniższym wykresie.

Wykres 2. Liczba ludności według grup wiekowych w latach 2005-2012 w mieście Ostrołęka



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Oznaczenia:

1 Wiek przedprodukcyjny: 0-17 lat

2 Wiek produkcyjny: 18-59 lat (kobiety) i 18-64 (mężczyźni)

3 Wiek poprodukcyjny: powyżej 60 lat (kobiety) i powyżej 65 lat (mężczyźni)

Analiza struktury demograficznej ludności miasta wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym. W 2012 roku w Ostrołęce udział ludności w wieku przedprodukcyjnym w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców wyniósł 18,5 %, w wieku produkcyjnym 66,5 %, zaś w wieku poprodukcyjnym 15,0 %. W latach 2005 -2012 obserwuje się jednak systematyczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym (o 17 %) i produkcyjnym (o 2 %), przy jednoczesnym wyraźnym wzroście grupy osób w wieku poprodukcyjnym (o 36 %). Skutkiem tak utrzymującej się tendencji będzie starzenie się społeczeństwa w Ostrołęce.

W poszczególnych gminach, z którymi miasto ma zawarte porozumienia międzygminne w sprawie prowadzenia lokalnego transportu publicznego, sytuacja demograficzna przedstawia się następująco:

Tabela 5. Sytuacja demograficzna w gminach sąsiadujących z Ostrołęką

Gmina Rzekuń	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba ludności	9049	9166	8886	9104	9253	9639	9757	9959
Saldo migracji	103	124	112	153	98	68	95	151
Przyrost naturalny	22	-1	12	19	53	41	23	51
Gmina Lelis	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba ludności	8346	8373	8435	8491	8570	8817	8930	9024
Saldo migracji	27	9	25	27	38	20	89	53
Przyrost naturalny	46	36	48	32	32	36	24	18
Gmina Olszewo-Borki	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Liczba ludności	9436	9586	9479	9638	9819	10022	10098	10114
Saldo migracji	151	116	33	101	168	77	28	11
Przyrost naturalny	43	37	33	38	24	53	48	21

W poszczególnych gminach sąsiadujących z Ostrołęką można zaobserwować stały wzrost liczby mieszkańców, co może być związane z osiedlaniem się ludności miejskiej na obszarach podmiejskich. Najkorzystniejsza sytuacja demograficzna występuje w gminie Rzekuń, ale wśród pozostałych jednostek również saldo migracji i przyrost naturalny kształtują się na dodatnim poziomie. Jednak również gminy borykają się z problemem starzenia się społeczeństwa.

Taka sytuacja będzie główną barierą rozwojową analizowanego obszaru w perspektywie kilku i kilkunastu najbliższych lat. Dotyczy to również rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Starzenie się społeczeństwa ma znaczenie w przypadku kształtowania struktury biletów. Zwiększać się będzie bowiem kwota dopłat, które miasto wnosi w związku ze stosowaniem przez operatora uprawnień do ulgowych i bezpłatnych biletów. Jest to związane z rosnącą liczbą osób w wieku poprodukcyjnym. Dodatkowo, powoli zmniejszać się będzie również grupa osób w wieku produkcyjnym uprawniona do biletów pełnopłatnych.

Szczegółowej wagi nabiera rozważne ukształtowanie polityki ludnościowej państwa. Jedynie natychmiastowe podjęcie działań w obszarze polityki rodzinnej może przynieść złagodzenie efektów depresji demograficznej w perspektywie choćby średniookresowej. Działania takie powinny zostać podjęte już na poziomie władz lokalnych. Jedną z form promowania i uprzywilejowania rodziny jest wprowadzenie Karty Dużej Rodziny. Celem programu jest promowanie wielodzietnego modelu rodziny oraz zwiększenie dostępności do oferty kulturalnej, sportowej i rekreacyjnej za pomocą systemu zniżek obowiązujących u partnerów, którzy przyłączą się do akcji.

Dostrzegając rosnące problemy demograficzne miasta Rada Miasta Ostrołęka przyjęła Kartę Wielkiej Rodziny na podstawie Uchwały Nr 303/XXVIII/2012 w sprawie podjęcia działań zmierzających do poprawy warunków życia rodzin wielodzietnych zamieszkałych na terenie miasta Ostrołęka. Karta przysługuje wszystkim rodzinom oraz rodzinom zastępczym mającym na utrzymaniu troje lub więcej dzieci w wieku do 18 roku życia lub 25 roku życia w przypadku dzieci uczących się lub studiujących. Karta uprawnia do zniżki lub bezpłatnego korzystania z oferty partnerów, którzy przystąpili do inicjatywy. Jednym z nich jest Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. w Ostrołęce, który oferuje bezpłatne korzystanie z przejazdów środkami komunikacji publicznej członkom rodzin wielodzietnych w soboty, niedziele i święta. Ulgi finansowane są z budżetu Miasta Ostrołęki na podstawie porozumień zawartych z podmiotami wymienionymi w uchwale.

Należy podkreślić, że Karta jest wyrazem świadomości władz miasta i symbolem doceniania tego, jak ważną pracę wykonują rodzice wychowując dzieci. Ich wkład w dobro wspólne proporcjonalnie wzrasta wraz z wielkością rodziny. Wraz z liczebnością rodziny zwiększa się trudność dodatkowego zarobkowania przez drugiego z małżonków przy jednocześnie wyższych kosztach utrzymania całego gospodarstwa domowego.

2.3. Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Ostrołęka jest ważnym ośrodkiem przemysłowym w regionie. Największe znaczenie dla gospodarki miasta i jego mieszkańców ma przemysł drzewno-papierniczy, energetyczny, materiałów budowlanych oraz przetwórstwa rolno-spożywczego. Poniższa tabela przedstawia zestawienie rodzajów działalności gospodarczej według największej liczby podmiotów działających w Ostrołęce, wpisanych do rejestru REGON.

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON wg wybranych sekcji PKD w 2013 r.

Rodzaj działalności gospodarczej	Liczba podmiotów
handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych	1 598
budownictwo	665
działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	525
transport i gospodarka magazynowa	513
opieka zdrowotna i pomoc społeczna	427
przetwórstwo przemysłowe	420

Rodzaj działalności gospodarczej	Liczba podmiotów
pozostała działalność usługowa	393
edukacja	279
działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	194
działalność finansowa i ubezpieczeniowa	192
zakwaterowanie, usługi gastronomiczne	185
usługi administrowania i działalność wspierająca	136
informacja i komunikacja	132
działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	120
OGÓŁEM	5 880

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Ostrołęce w 2012 roku wyniosło 3 744,38 zł, co w relacji do średniej krajowej stanowi 100,8 %, natomiast w stosunku do średniej województwa mazowieckiego wynosi 80,4 %. Wśród miast na prawach powiatu, w województwie tylko Warszawa i Płock osiągają wyższą średnią.

Na koniec 2013 roku w ewidencji Powiatowego Urzędu Pracy zarejestrowanych było 4 067 osób bezrobotnych zameldowanych w mieście Ostrołęka, z czego 507 osób z prawem do zasiłku. Liczba osób długotrwale bezrobotnych wyniosła 2047. Kobiety stanowiły 52 % ogółu osób pozostających bez pracy. W stosunku do poprzedniego roku liczba bezrobotnych zwiększyła się o 60 osób, natomiast w porównaniu z 2010 r. o 158. Wzrosła również stopa bezrobocia, która według danych GUS, w 2012 roku wyniosła 15,7 w stosunku do czynnych zawodowo mieszkańców miasta. Wskaźnik ten dla województwa mazowieckiego kształtował się na poziomie 10,7 a dla kraju 13,4.

Wpływ na zmniejszenie bezrobocia oraz poprawę warunków życia mieszkańców ma rozwój gospodarczy regionu. Pod koniec 2012 roku w mieście na 10 tys. mieszkańców w wieku produkcyjnym przypadło 1 629 podmiotów gospodarczych. Liczba ta w ostatnich latach stale wzrasta, w porównaniu do 2011 roku wyniosła 44 podmioty więcej.

Na koniec 2013 roku w Ostrołęce do rejestru REGON wpisano 5880 podmiotów gospodarki narodowej, z czego prawie 98 % ogólnej liczby tych podmiotów należało do sektora prywatnego. W porównaniu do roku 2012 liczba ta wzrosła o 106 podmiotów. Liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w 2013 roku w mieście wyniosła 4 569 osób (tj. 75 osób więcej niż w 2012 r.), jednak nadal na tle innych miast na prawach powiatu województwa w Ostrołęce odnotowuje się niski wskaźnik przedsiębiorczości mieszkańców.

W celu przeciwdziałania tym negatywnym tendencjom władze miasta przygotowały tereny pod inwestycje o łącznej powierzchni 86,1 ha, tworząc tzw. Podstrefę Ostrołęka, która należy do Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Podstrefa została podzielona na cztery następujące kompleksy:

- Kompleks Turskiego o powierzchni 3,2 ha – położony przy ul. Gen. Turskiego;
- Kompleksy ks. Antoniego Pęksy i Bohaterów Westerplatte o łącznej powierzchni 13,45 ha – położone przy ul. ks. Antoniego Pęksy i ul. Bohaterów Westerplatte;
- Kompleks Stora Enso o powierzchni 69,4 ha – położony przy ul. I Armii Wojska Polskiego.

Dogodne położenie strefy, wyposażenie w odpowiednią infrastrukturę techniczną oraz pomoc publiczną udzielana inwestorom w postaci zwolnienia od podatku dochodowego oraz innych ulg i preferencji, ma przyczynić się do przyspieszenia rozwoju gospodarczego miasta oraz tworzenia nowych miejsc pracy. Jednak słaba dostępność komunikacyjna miasta ogranicza w znacznym stopniu te możliwości.

Analiza sytuacji gospodarczej Ostrołęki pozwala dostrzec jej związki z rozwojem publicznego transportu zbiorowego. Stopień bezrobocia wpływa bowiem na zmniejszenie liczby podróżnych ze względu na brak

środków finansowych i brak celu regularnych podróży. Poszukiwanie pracy jest najczęstszym powodem decyzji o zmianie miejsca zamieszkania. Odpływ ludności w celach zarobkowych jest dużym problemem miasta, o czym świadczy utrzymujące się od lat na ujemnym poziomie saldo migracji.

Pracownicy wielkich zakładów przemysłowych stanowią dużą grupę podróżujących komunikacją miejską, dlatego likwidacja przedsiębiorstw negatywnie wpływa na jej funkcjonowanie.

Z drugiej strony efektem dobrze prowadzonej polityki transportowej miasta może być kształtowanie odpowiednich zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz stymulowanie rozwoju danego regionu. Rozwinięta sieć komunikacyjna, integracja różnych środków transportu oraz wysoka jakość usług może zachęcić do korzystania z komunikacji publicznej a jednocześnie wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta i jego rozwój gospodarczy.

3. SYSTEM TRANSPORTOWY W MIEŚCIE OSTROŁĘKA

3.1. Podział zadań przewozowych

Transport publiczny w Ostrołęce pełni dualne zadania, jako:

- element systemu transportowego województwa i kraju – połączenie miasta i powiatu z resztą województwa, innymi regionami kraju oraz prowadzenie ruchu tranzytowego,
- regionalny, integralny system transportowy – obsługa podróży wewnątrz miejskich, które mogą odbywać się przy użyciu różnych środków transportu.

W obu przypadkach transport publiczny służy nie tylko mieszkańcom Ostrołęki ale także okolicznych miejscowości. Wybór środka transportu przez potencjalnego podróżnego jest wynikiem jego swobodnej decyzji, warunkowanej jednak przez sposób zarządzania ruchem i drogami (organizacja ruchu, przepustowość i zatłoczenie dróg, system parkingowy, taryfy itp.).

System transportu publicznego w Ostrołęce tworzą trzy podsystemy:

- system transportu miejskiego (komunikacja autobusowa), realizowany przez spółkę miejską (Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. w Ostrołęce), który jest operatorem na obszarze miasta oraz na liniach komunikacyjnych objętych porozumieniami międzygminnymi;
- system połączeń autobusowych wykonywany przez przewoźników prywatnych;
- system połączeń kolejowych realizowany przez Koleje Mazowieckie.

Tylko pierwszy z wymienionych systemów zaspokaja potrzeby transportowe mieszkańców na obszarze miasta, pozostałe dwa - połączenia autobusowe i połączenia kolejowe - nie ingerują w przewozy wewnątrzmijskie.

3.2. Sieć drogowa

Podstawowym elementem wpływającym na sprawne funkcjonowanie komunikacji zbiorowej oraz transportu indywidualnego jest układ drogowy miasta.

Mapa 4. Układ drogowy w Ostrołęce



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Ostrołęka jest położona na trasie łączącej województwo mazowieckie z województwem warmińsko-mazurskim i podlaskim. Odległość od Warszawy, Olsztyna i Białegostoku wynosi ok. 120 km. Przez miasto przebiega ponadto ruch tranzytowy z krajów Europy Zachodniej na Litwę, Łotwę i Estonię. Jednocześnie miasto leży blisko granic województwa, co powoduje, że swoimi wpływami obejmuje także miejscowości położone poza jego obszarem.

Najważniejsze połączenia, które przebiegają przez obszar miasta tworzą dwie drogi krajowe o nr 53 i 61 oraz dwie drogi wojewódzkie o nr 544 i 627. Ich przebieg przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 7. Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze Miasta Ostrołęka

Nr drogi	Ogólny przebieg	Przebieg na terenie miasta	Długość w km
DK 61	Warszawa – Jabłonna – Serock – Pułtusk – Różan – Ostrołęka – Łomża – Grajewo - Augustów	ul. Warszawska	2,510
		ul. Mostowa	1,034
		ul. R. Traugutta	1,313
		ul. I Armii Wojska Polskiego	2,363
		ul. Łomżyńska	0,634
DK 53	Olsztyn – Szczytno – Rozogi – Myszyniec – Kadzidło – Ostrołęka	ul. Stacha Konwy	1,510
			Łącznie: 9,364 km
DW 544	Brodnica- Lidzbark – Działdowo – Mława – Przasnysz – Krasnosielc - Ostrołęka	ul. Brzozowa	0,336
DW 627	Ostrołęka – Sokołów Podlaski	ul. J. Słowackiego	0,829
		ul. Ostrowska	1,829
		ul. 11 Listopada	1,898
		ul. W. Witosy	1,281
			Łącznie: 5,647 km

Łączna długość dróg publicznych zarządzanych przez Prezydenta Miasta Ostrołęki wynosi 151,025 km, w tym 38,359 km dróg powiatowych i 97,655 km dróg gminnych. W najgorszym stanie znajdują się drogi gminne, których 36,40 % stanowią odcinki o nawierzchni nieutwardzonej. W przypadku dróg powiatowych jest to zaledwie 1 %.

Układ głównych ulic w mieście ma charakter promienisto- obwodowy, skoncentrowany u zbiegu dróg krajowych nr 61 i 53. Jest on zdeterminowany położeniem w stosunku do rzeki Narew. Tworzą go następujące ulice o funkcji:

- **nadrzędnej:** Warszawska, Mostowa - R. Traugutta - I Armii Wojska Polskiego - Łomżyńska (w ciągu drogi krajowej nr 61), Stacha Konwy (w ciągu drogi krajowej nr 53), 11 Listopada, Ostrowska, J. Słowackiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627);
- **podstawowej:** Obozowa - Most im. Gen. A. Madalińskiego – J. Kilińskiego, Goworowska, W. Steyera – W. Witosy – Z. Żebrowskiego, L. Bogusławskiego - M. Kopernika – H. Sienkiewicza, Bohaterów Westerplatte - Bohaterów Warszawy, Targowa, A. Gorbatowa – Al. Jana Pawła II, S. Żeromskiego;
- **uzupełniającej:** pozostałe ulice.

Największe utrudnienia w mieście związane są z ruchem tranzytowym, który przebiega przez centrum. Ostrołęka nie ma dobrze wykształconego systemu dróg o charakterze obwodowym, w związku z tym, te same ulice pełnią funkcje tranzytowe oraz obsługi wewnętrznej miasta. Częściowym rozwiązaniem problemu była inwestycja pod nazwą "Budowa obwodnicy - ulica Bohaterów Warszawy, ulica Bohaterów Westerplatte w mieście Ostrołęka" współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w zakresie Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego w ramach Priorytetu 1 - Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów, Działanie 1.1. Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego. Zgodnie z założeniami realizacja projektu przyczyniła się do:

- skrócenia czasu podróży pasażerów,
- zwiększenia bezpieczeństwa podróży poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych,
- stworzenia warunków do uprawiania turystyki rowerowej,
- usprawnienia ruchu tranzytowego kierunku południowy zachód-wschód,
- usprawnienia połączeń komunikacyjnych na terenie miasta, a także połączeń regionalnych,
- otwarcia dostępu do terenów inwestycyjnych.

Dzięki budowie obwodnicy wewnętrznej miasta zostały udostępnione nowe tereny inwestycyjne. Obwodnica (zwana „małą”) została oddana do użytkowania w 2006 roku, jednak stan techniczny jej nawierzchni jest niezadowolający i wymaga częstych remontów, przez co obiekt nie do końca spełnia swoje funkcje. Dodatkowo, utworzenie strefy rozwoju gospodarczego i rozbudowa zakładów przemysłowych spowodowały wzrost ruchu ciężarowego w mieście.

Niezbędne są zatem działania inwestycyjne wpływające na poprawę dostępności komunikacyjnej miasta Ostrołęki i całego regionu. Budowa obwodnicy zewnętrznej powinna być zadaniem priorytetowym, które w znacznej mierze przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców miasta, powiatu i całego regionu. Zrealizowanie inwestycji jest istotne również z punktu widzenia połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich, ponieważ usprawni ruch tranzytowy oraz połączenia pomiędzy województwami. Budowa obwodnicy spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa w mieście poprzez ograniczenie wypadków drogowych a także przyczyni się do efektywnego prowadzenia komunikacji miejskiej. Ponadto zmniejszenie ruchu ciężkich pojazdów przyczyni się do ograniczonej eksploatacji nawierzchni dróg i zmniejszy koszty związane z ich naprawą. Zostanie również ograniczone negatywne oddziaływanie transportu na środowisko naturalne. Dopóki ruch tranzytowy będzie przebiegał przez centrum nie będzie można podjąć efektywnych działań w celu usprawnienia komunikacji publicznej w mieście. Dodatkowe utrudnienia związane z intensywnym ruchem pojazdów dotyczą ruchu pieszych i rowerzystów w przestrzeni publicznej.

Do tej pory inwestycja nie znalazła się w żadnym dokumencie na szczeblu krajowym. Dopiero w trakcie prac związanych z konsultacjami społecznymi Dokumentu Implementacyjnego (DI) do „Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zaakceptowało wniosek o uwzględnienie w DI budowy obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 61. Po przyjęciu tego dokumentu możliwe będzie ujęcie zapisanych w nim inwestycji w „Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011-2015” a ich realizacja będzie finansowana z Krajowego Funduszu Drogowego oraz refundowana z budżetu Unii Europejskiej.

Nowa perspektywa finansowa UE na lata 2014-2020 daje szansę na zrealizowanie również innej inwestycji- budowy trzeciego mostu na Narwi. Do Urzędu Marszałkowskiego został złożony projekt pod nazwą „Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności potencjału Mazowsza poprzez budowę przeprawy mostowej przez rzekę Narew oraz rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 544 wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie miasta Ostrołęki i gmin partnerskich”. Projekt może być dofinansowany w ramach Regionalnego Instrumentu Terytorialnego, który stwarza możliwość rozwoju obszarów regionalnych i subregionalnych. Inwestycja bez wątplenia wpłynie na jakość podróżowania po mieście, ale jej realizacją zainteresowane są także sąsiadujące z miastem gminy i powiat ostrołęcki. Potrzebę budowy obiektu potwierdza fakt, że pozostałe mosty, przez które obecnie przebiega największy ruch w mieście wymagają remontów.

Z układem drogowym w mieście ściśle związane jest funkcjonowanie ścieżek rowerowych, których rozbudowa może przyczynić się do realizowania zasady zrównoważonego rozwoju poprzez promocję ekologicznych form przemieszczania się. Ruch rowerowy stanowi bowiem alternatywę dla pojazdów samochodowych, zwłaszcza na krótkich odcinkach i przede wszystkim w centrum miasta. Aby sprzyjać rozwojowi tego elementu systemu transportowego, oprócz odpowiedniej infrastruktury, należy zapewnić możliwość przewożenia rowerów środkami komunikacji zbiorowej.

Długość ścieżek rowerowych i pieszo-rowerowych położonych w mieście wzdłuż ulic należących do różnych kategorii dróg, przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 8. Ścieżki rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe w Ostrołęce

Lp.	Położenie	Długość odcinka	Rodzaj odcinka
drogi krajowe			
1.	ul. R. Traugutta	640 mb	wydzielony
		600 mb	wspólny
2.	ul. Warszawska	700 mb	wspólny
3.	ul. I Armii Wojska Polskiego	2200 mb	wspólny
drogi wojewódzkie			
4.	ul. W. Witosa	559 mb	wspólny
		670 mb	wydzielony
5.	ul. J. Słowackiego	380 mb	wspólny
6.	ul. 11 Listopada	150 mb	wydzielony
		276 mb	wspólny
drogi powiatowe			
7.	ul. Ks. J. Popiełuszki	820 mb	
8.	ul. Bohaterów Warszawy	1130 mb	
9.	Al. Solidarności	639 mb	
10.	Bohaterów Westerplatte	1046 mb	
11.	ul. Ks. A. Pęksy	1414 mb	
12.	ul. Kaczyńska	780 mb	wydzielony
13.	Ul. J. Korczaka	748 mb	wydzielony
14.	ul. Brata Z. Żebrowskiego	274 mb	wydzielony
15.	ul. W. Steyera	420 mb	wspólny
		240 mb	wydzielony
16.	Al. Jana Pawła II	2550 mb	wspólny
17.	ul. A. Gorbatowa	370 mb	wydzielony
Długość razem		10 606 mb	

Źródło: Urząd Miasta Ostrołęka

Łączna długość ścieżek rowerowych oraz ciągów wspólnych na koniec 2013 roku wyniosła 10 606 m. W latach 2010-2013 zbudowano 2 632 m. Należy dążyć do rozbudowy istniejącego układu ścieżek rowerowych tak, aby tworzyła spójny i bezpieczny system na obszarze miasta, zintegrowany z innymi środkami transportu.

3.3. Transport indywidualny

Jak już wspomniano podstawowym problemem komunikacyjnym Ostrołęki jest intensywny ruch ciężarowy oraz tranzytowy przebiegający przez centrum miasta. Natężenie ruchu z każdym rokiem jest coraz bardziej uciążliwe również z tego powodu, że wzrasta współczynnik motoryzacji wśród mieszkańców miasta i powiatu ostrołęckiego. Z racji tego, że Ostrołęka jest ważnym ośrodkiem subregionalnym, to właśnie w mieście koncentruje się największy ruch samochodowy. Transport indywidualny odgrywa co raz większe znaczenie w systemie transportowym. W ostatnich latach wzrasta udział samochodów osobowych w podróżach po mieście, przy jednoczesnym spadku przewozów komunikacją zbiorową. Świadczy o tym chociażby procent zajętości miejsc parkingowych zlokalizowanych w centrum miasta czy na osiedlach mieszkaniowych. Wzrost natężenia ruchu, spowodowany zwiększającą się liczbą samochodów, jest związany z ogólną sytuacją gospodarczą kraju, liczbą oraz lokalizacją miejsc pracy czy poziomem dochodów mieszkańców. Obecnie posiadanie chociaż jednego samochodu jest standardem, a w wielu gospodarstwach domowych każdy dorosły członek rodziny posiada swój własny środek transportu.

Informacje zawarte w poniższej tabeli dotyczą liczby pojazdów samochodowych w mieście Ostrołęka na tle powiatu ostrołęckiego ziemskiego.

Tabela 9. Liczba pojazdów samochodowych zarejestrowanych w Ostrołęce oraz w powiecie ostrołęckim w latach 2009-2012

Rodzaj pojazdu	Miasto Ostrołęka				Powiat ostrołęcki			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Samochody osobowe	18 451	193 95	20 155	20 608	40 622	37 937	40 690	42 204
Samochody ciężarowe	2 924	3 249	3 303	3 264	5 593	4 833	5 205	5 386
Autobusy	216	217	229	229	220	157	166	158
Motocykle	524	609	699	743	869	990	1 169	1 347
Łącznie	22 115	23 470	24 386	24 844	47 304	43 917	47 230	49 095

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS 2014

Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie ostrołęckim w 2012 roku znajdowały się 42204 samochody osobowe, co oznacza wzrost o 1582 pojazdy w porównaniu do 2009 roku. W Ostrołęce liczba samochodów osobowych w 2012 roku wyniosła 20 608, czyli o 1704 pojazdy więcej niż w 2009 roku. Równocześnie z każdym rokiem wzrasta wskaźnik motoryzacji. W 2012 roku dla miasta wyniósł on 386,7 pojazdów na 1 000 osób, natomiast dla powiatu ostrołęckiego 480,5 samochodów osobowych, a dla województwa 535,5.

Z badań ruchu przeprowadzonych podczas prac nad mapami akustycznymi dla dróg położonych na terenie miasta Ostrołęka wynika, że do dróg o ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie należą ulice: Mostowa, Warszawska, I Armii Wojska Polskiego, R. Traugutta, Stacha Konwy, W. Steyera, L. Bogusławskiego, M. Kopernika i 11 Listopada.

W celu ograniczenia podróży odbywanych transportem indywidualnym na rzecz komunikacji miejskiej potrzebne jest prowadzenie odpowiedniej polityki komunikacyjnej miasta, której elementem jest m.in. plan transportowy. Zapisy ujęte w niniejszym dokumencie mają przeciwdziałać tym negatywnym tendencjom.

3.4. Transport zbiorowy

3.4.1. Komunikacja miejska

Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Ostrołęce jest jednoosobową spółką Miasta przekształconą z samorządowego zakładu budżetowego na mocy uchwały Nr 181/XXIX/2008 Rady Miasta. Spółka jest jednostką organizacyjną Miasta i podlega Prezydentowi oraz Radzie Miasta Ostrołęka. Podstawowym przedmiotem działalności MZK jest prowadzenie zadań o charakterze użyteczności publicznej, w zakresie transportu zbiorowego, których celem jest bieżące i nieprzerwane zaspokajanie zbiorowych potrzeb ludności w drodze świadczenia usług powszechnie dostępnych

Spółka świadczy usługi na terenie Miasta Ostrołęka oraz gmin ościennych: Rzekuń, Olszewo Borki, Lelis. Wspomniane jednostki podpisały stosowne porozumienia międzygminne na wykonywanie przez Miasto zadań publicznych gmin na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 i art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. 2001 Nr 142, poz. 1591 z późn. zm.). Na mocy tych porozumień gminy powierzają Miastu Ostrołęka prowadzenie zadania publicznego, polegającego na wykonywaniu transportu zbiorowego na wybranych liniach komunikacyjnych. Koszty świadczonych usług są pokrywane ze środków uzyskanych ze sprzedaży biletów oraz poprzez partycypowanie poszczególnych gmin w kosztach realizacji powierzonego Miastu zadania własnego. Połączenia wykonywane na podstawie tych porozumień stanowią komunikację miejską, której organizatorem jest Prezydent Miasta Ostrołęka.

Dodatkowa działalność MZK obejmuje bieżącą obsługę, badania diagnostyczne i naprawę autobusów, a także innych pojazdów. Innymi usługami, które MZK świadczy odpłatnie są również: udostępnianie powierzchni

reklamowych w i na autobusach oraz na wiatkach przystankowych, sprzedaż paliw, wynajem autobusów oraz inne drobne usługi. Dodatkowo Spółka prowadzi Ośrodek Szkolenia Kierowców.

3.4.2. Regionalna komunikacja autobusowa

MZK Sp. z o.o. w Ostrołęce posiada dominującą pozycję na rynku lokalnym, dotyczącym przewozów w granicach administracyjnych miasta. Jednocześnie miasto jako ważny ośrodek regionalny stanowi cel codziennych podróży dla wielu mieszkańców gmin powiatu ostrołęckiego, zwłaszcza Baranowa, Goworowa, Myszynca i Kadzidła. Wśród połączeń wewnątrz-wojewódzkich najważniejsze trasy z Ostrołęki prowadzą do Warszawy, Ostrowi Mazowieckiej, Pułtuska, Makowa Mazowieckiego. Jednak z punktu widzenia mieszkańców miasta oraz powiatu ostrołęckiego istotne znaczenie mają również ponadregionalne połączenia autobusowe. Wśród połączeń dalekobieżnych najwięcej kursów odbywa się do Białegostoku i Olsztyna a także do Elbląga, Gdańska, Szczytna.

Kursy te w większości są obsługiwane przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrołęce S.A. oraz pozostałych przewoźników komercyjnych, działających na podstawie wydanych zezwoleń. Z reguły dowożą oni pasażerów z pobliskich miejscowości, wykorzystując części odcinków tras, na których działalność prowadzi MZK sp. z o.o. w Ostrołęce oraz 24 ogólnodostępne przystanki.

Najważniejszym przystankiem w mieście, na którym zatrzymują się przewoźnicy prywatni jest Dworzec PKS położony przy ul. Bogusławskiego 21 otwarty codziennie od godz. 5:30 do 20:30.

3.4.3. Transport kolejowy

Ostrołęka jest węzłem kolejowym o znaczeniu lokalnym, jednak transport kolejowy nie odgrywa większej roli w ruchu pasażerskim na trasie do i z miasta.

Przez obszar miasta przebiega linia kolejowa nr 29: Tłuszcz- Ostrołęka. Jest to linia zelektryfikowana, jednotorowa, o ruchu mieszanym (pasażerskim i towarowym). Obecnie na wspomnianej trasie uruchamianych jest 9 połączeń pasażerskich. Nie została ona uwzględniona w analizie aktualnej sieci połączeń kolejowych w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich (*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* opracowanego przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej), ponieważ nie ma poważniejszego znaczenia w układzie krajowym. Modernizacja tej linii została jednak ujęta w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do 2015 roku, przyjętym przez Radę Ministrów 5 listopada 2013 r. i ma być sfinansowana ze środków Funduszu Kolejowego.

Dworzec kolejowy zlokalizowany jest przy ul. Żeromskiego 11 w Ostrołęce w oddaleniu o ok. 5 km od centrum miasta, co oprócz ograniczonej oferty przewozowej, stanowi o małej dostępności kolejowej miasta i jego mieszkańców.

Regionalnym przewoźnikiem obsługującym połączenia wewnątrz- wojewódzkie są „Koleje Mazowieckie- KM” sp. z o.o.

4. OKREŚLENIE SIECI KOMUNIKACYJNEJ, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Sieć komunikacyjna w rozumieniu ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, to układ linii komunikacyjnych obejmujący obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru (art. 4 ust.1 pkt 16). Transport publiczny, zwłaszcza dotyczący przewozów środkami komunikacji miejskiej jest najbardziej wrażliwym na wszelkie zmiany elementem systemu transportowego. Układ linii komunikacyjnych w mieście podlega modyfikacjom nawet kilka razy w roku. Dlatego ten element zbiorowego transportu publicznego powinien być jak najbardziej elastyczny, tak aby mógł szybko reagować na potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta.

Tę specyfikę przewozów w komunikacji miejskiej uwzględnił ustawodawca dając organizatorowi transportu publicznego w mieście możliwość określenia jedynie obszaru, na którym będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Potwierdzenie tego wniosku znajduje się w art. 56 ust. 2 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym*, który wyłącza finansowanie wydatków na pokrycie straty wynikającej ze stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej ze środków budżetu państwa. Konsekwencją tej regulacji jest zapis § 4 ust. 3 oraz § 5 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w *sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego* (Dz. U. 2011 Nr 117, poz. 684), który w przypadku przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej zwalnia organizatora z obowiązku szczegółowego określenia linii komunikacyjnej w planie transportowym. Ma to swoje uzasadnienie w praktyce, ponieważ częste zmiany w układzie sieci lub przebiegu poszczególnych linii wymagałyby każdorazowej aktualizacji planu transportowego, co wymaga długotrwałych procedur, analogicznych do tych, które wymagają jego uchwalenia.

Stąd niniejszy plan transportowy dla miasta Ostrołęka wskazuje jedynie obszar objęty przewozami o charakterze użyteczności publicznej, skupiając się w dalszej kolejności na opisie aktualnego układu sieci komunikacyjnej.

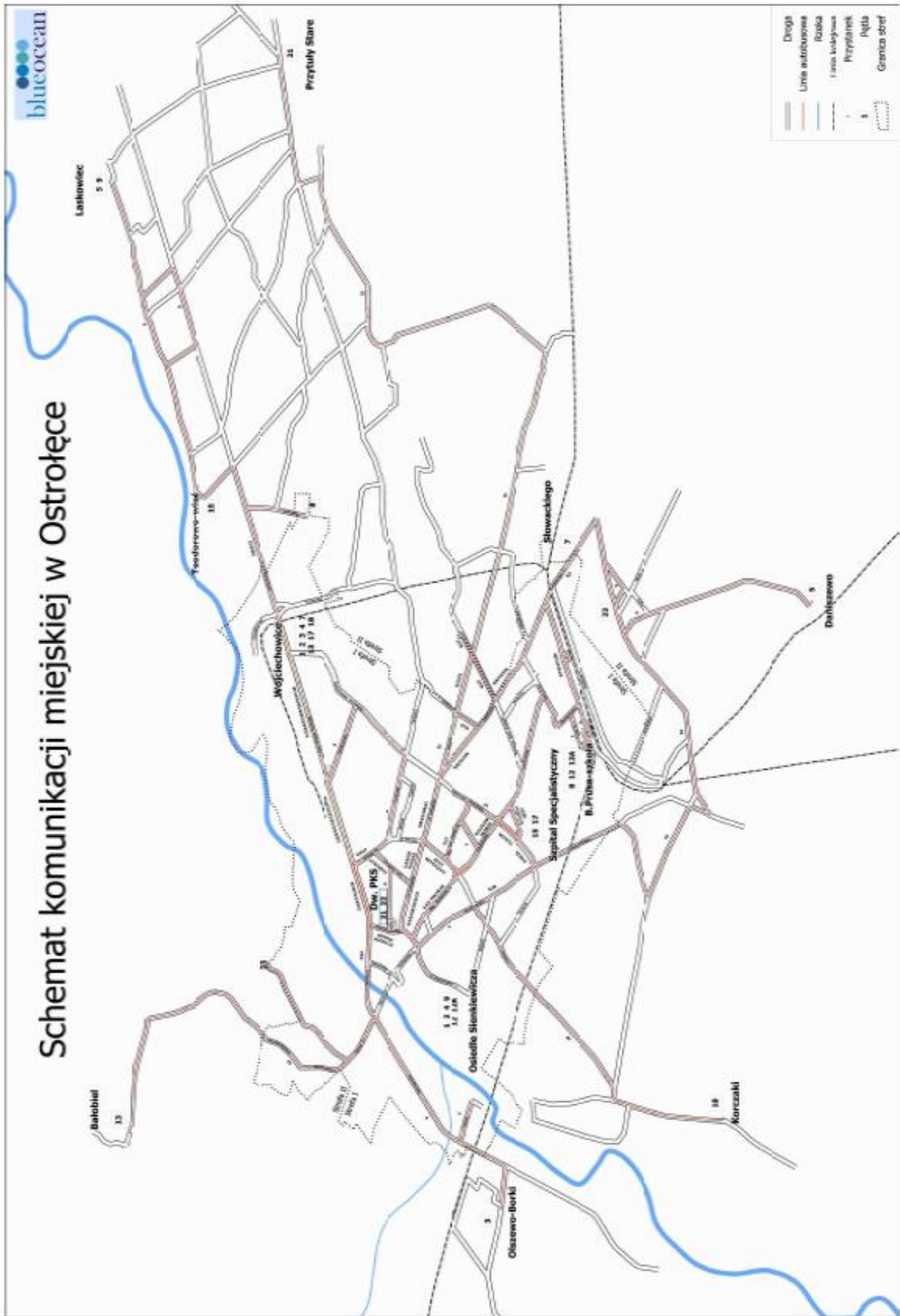
Na wstępie należy powiedzieć, że **przewozy o charakterze użyteczności publicznej** są powszechnie dostępną usługą w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze (art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy o ptz).

Podstawowym obszarem wykonywania przewozów o charakterze użyteczności w Ostrołęce jest obszar miasta. Ustawa stwarza możliwość, aby przewozy w ramach komunikacji miejskiej zostały rozszerzone poza granice administracyjne miasta, na podstawie porozumień międzygminnych. W związku z tym obecna sieć linii komunikacyjnych obejmuje swoim zasięgiem również gminy: Olszewo-Borki, Rzekuń oraz Lelis.

W okresie objętym Planem Transportowym wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem będzie Miasto Ostrołęka, planuje się na obszarze Ostrołęki oraz gmin: Olszewo-Borki, Rzekuń oraz Lelis.

Według stanu na dzień 30.06.2014 r. w układzie komunikacyjnym funkcjonowało 17 linii autobusowych, w tym:

- 10 linii obsługujących tylko miasto (linie o nr 1, 2, 4, 8, 9*, 12, 12A, 17, 23);
- 5 linii obsługujących miasto Ostrołęka i gminę Rzekuń (linie o nr 5, 15, 18, 21, 22);
- 1 linia obsługująca miasto Ostrołęka i gminę Olszewo-Borki (linia o nr 3);
- 1 linia obsługująca gminę Lelis (linia nr 13).



Obszar obsługiwany przez MZK sp. z o.o. w Ostrołęce został podzielony na dwie strefy, w których obowiązują różne ceny biletów:

- strefa miejska – obowiązuje w granicach administracyjnych miasta do ul. Przemysłowej (Zakłady Mięsne), do ul. Krańcowej (Cmentarz Komunalny), do Tobolic oraz do przystanków Słowackiego II i Słoneczna- Muszyństwo;
- strefa podmiejska – po przekroczeniu granic administracyjnych miasta.

Tabela 10. Przebieg linii obsługiwanych przez MZK sp. z o.o. w Ostrołęce

NR	Trasa linii miejskich	NR	Trasa linii miejsko-podmiejskich
1	Osiedle Sienkiewicza – Szpital Spec. - PGO	3	Olszewo - Borki-Dw. PKS - Wojciechowice
2	Osiedle Sienkiewicza - Dw. PKS - Wojciechowice	5	Laskowiec 3 – Dw. PKS - Daniszewo
4	Osiedle Sienkiewicza - Szpital Spec. – Wojciech	13	Siemnocha - Dw. PKS - Wojciechowice
8	B. Prusa - Zakłady Mięsne - Dw. PKS - PGO	15	Szpital Specjalistyczny – Dw. PKS - Teodorowo
9	Osiedle Sienkiewicza - Dw. PKS - PGO (Osiedle Sienkiewicza – PGO – Laskowiec 3)*	18	Korczaki - Dw. PKS - Wojciechowice
12	Osiedle Sienkiewicza - Zakłady Mięsne - B. Prusa	21	Dw. PKS - Przytuły Stare Zakład Karny
12A	Osiedle Sienkiewicza - Szpital Spec. - B. Prusa	22	Dw. PKS – Tobolice - Rzekuń
17	Szpital Specjalistyczny - Wojciechowice	23	Dw. PKS - Słoneczna - Muszyństwo

Źródło: MZK sp. z o.o. w Ostrołęce

* 2 kursy linii nr 9 w dni wolne od pracy wyjeżdżają poza granice miasta

Trasy linii autobusowych przebiegają w dużej mierze przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Do ulic, przez które przebiega największa liczba linii autobusowych należą:

- 12 linii – ul. 1 Armii Wojska Polskiego;
- 10 linii – ul. Gen. L. Bogusławskiego;
- 9 linii – Aleja Jana Pawła II, ul. Ks. J. Popiełuszki;
- 8 linii – ul. 11 Listopada;
- 7 linii – ul. R. Traugutta, W. Steyera;
- 6 linii – ul. H. Sienkiewicza;
- 5 linii – ul. S. Żeromskiego, Łomżyńska, A. Gorbatowa, Plac Dworcowy, J. Hallera, Krańcowa, W. Witosa.

Dodatkowo Spółka planuje wprowadzić nową linię nr 24 o przebiegu: Dw. PKS – ul. Kolejowa.

Podsumowując należy stwierdzić, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą wykonywane na obszarze miasta Ostrołęka oraz na liniach komunikacyjnych określonych w porozumieniach międzygminnych. Linie wymienione w powyższych tabelach oraz wskazane na schemacie stanowiącym załącznik graficzny do części opisowej planu transportowego, tworzą aktualną sieć komunikacyjną obsługiwaną przez autobusy MZK w Ostrołęce. Jak już wspomniano połączenia te mają charakter elastyczny, ponieważ są uruchamiane w przypadku zgłoszenia takiego zapotrzebowania przez organizatora. Istnieje zatem możliwość rozszerzenia lub ograniczenia przedstawionego wykazu połączeń a także zmiany przebiegu linii, bez potrzeby aktualizacji planu transportowego. Takiej procedury będzie wymagała sytuacja, w której nastąpi zmiana obszaru obsługiwanego przez komunikację miejską, np. kiedy jakaś gmina przystąpi do porozumienia lub z niego zrezygnuje.

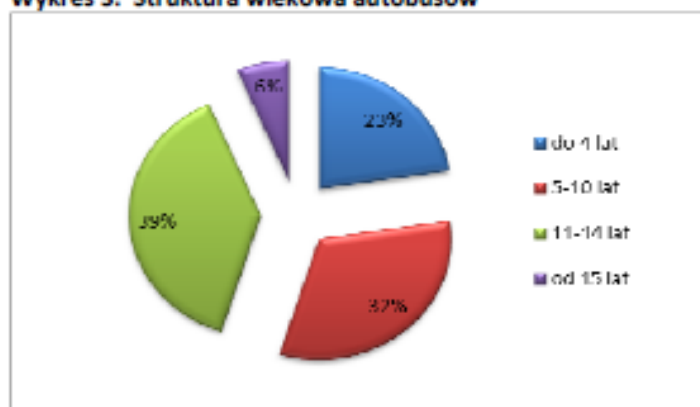
Jakość taboru Miejskiego Zakładu Komunikacji sp. z o.o. w Ostrołęce jest na wysokim poziomie. Zakład posiada 32 autobusy, z czego 30, to pojazdy niskopodłogowe. Struktura taboru autobusowego według wieku i marek na dzień 19.02.2014 r. kształtowała się następująco:

Tabela 11. Wykaz autobusów Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Ostrołęce (na dzień 23.06.2014)

Lp.	Marka i rodzaj pojazdu	Rok produkcji	Miejsca siedzące/stojące	Wykaz autobusów niskopodłogowych
1.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
2.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
3.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
4.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
5.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
6.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
7.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
8.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
9.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
10.	Solaris Urbino 9	2000	22/58	Niskopodłogowy
11.	Autosan H7/20	2004	18/51	-
12.	Jelcz M08MB	2006	21/16	Niskopodłogowy
13.	MAZ 206	2009	25/47	Niskopodłogowy
14.	MAZ 206	2009	25/47	Niskopodłogowy
15.	MAZ 206	2009	25/47	Niskopodłogowy
16.	MAN	1995	25/33	Niskopodłogowy
17.	MAN	1997	22/30	Niskopodłogowy
18.	Jelcz M081MB	2005	21/16	Niskopodłogowy
19.	MAZ 206	2009	25/47	Niskopodłogowy
20.	MAZ 206	2009	25/47	Niskopodłogowy
21.	MAZ 206	2009	25/47	Niskopodłogowy
22.	MAN	2001	34+1/60	Niskopodłogowy
23.	MAN	2001	28/47	Niskopodłogowy
24.	SOLBUS	2010	26/50	Niskopodłogowy
25.	SOLBUS	2011	28/54	Niskopodłogowy
26.	SOLBUS	2011	28/54	Niskopodłogowy
27.	SOLBUS	2011	28/54	Niskopodłogowy
28.	SOLBUS	2012	28/54	Niskopodłogowy
29.	SOLBUS	2012	28/54	Niskopodłogowy
30.	MERCEDES SPRINTER 515 CDI	2007	20/+1	-
31.	SOLBUS	2013	28/54	Niskopodłogowy
32.	SOLBUS	2013	28/54	Niskopodłogowy

Źródło: MZK sp. z o.o. w Ostrołęce

Strukturę wiekową taboru w podziale na poszczególne lata przedstawia poniższy rysunek:

Wykres 3. Struktura wiekowa autobusów

Autobusy w wieku do czterech lat stanowią 23 % łącznej liczby wszystkich pojazdów. Starsze niż 14 lat są zaledwie 2 autobusy. Średni wiek pojazdów wynosi 8,9 lat, co sprawia, że tabor MZK jest jednym z młodszych w Polsce.

Odnowa taboru Spółki jest efektem projektu pt. „Podniesienie standardu usług transportu publicznego, świadczonych przez Miejski Zakład Komunikacji Spółka z o.o. w Ostrołęce poprzez kompleksowe działania inwestycyjne” zrealizowanego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2007- 2013 r., Priorytet V, Działanie 5.1. Transport miejski. Całkowita wartość projektu wyniosła 14 326 773,94 zł, z czego wkład własny wyniósł 5 687 285,86 zł (poziom dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego stanowił 83,77 % wszystkich kosztów).

Dzięki pozyskanym funduszom unijnym dokonano:

- zakupu 10 sztuk niskopodłogowych autobusów, (które zastąpiły stare, ponad 20-letnie pojazdy);
- nabycia wiat przystankowych (45 szt.);
- wdrożenia specjalistycznego systemu informacji pasażerów i zarządzania Spółką;
- zakupu 6 tablic elektronicznych, dynamicznej informacji pasażerskiej, umieszczanych na przystankach.

MZK sp. z o.o. w Ostrołęce wprowadza innowacyjne rozwiązania technologiczne dotyczące nie tylko samego taboru, ale również systemu zarządzania. Spółka wychodzi naprzeciw oczekiwaniom społecznym stosując najnowsze wyposażenie autobusów oraz system biletowy, który polega m.in. na zamontowaniu w każdym nowym autobusie elektronicznych kasowników oraz wprowadzeniu elektronicznego biletu miesięcznego zapisanego na Karcie Miejskiej i systemu Callpay, czyli formy opłaty za przejazd autobusem za pomocą telefonu komórkowego.

Bardzo istotnym elementem, bez którego nie można wprowadzać nowoczesnego taboru, jest odpowiednie zaplecze do jego obsługi, dlatego oprócz zmian służących bezpośrednio pasażerowi Spółka zrealizowała następujące inwestycje:

- kompleksowa termomodernizacja budynku administracyjno-warsztatowego na terenie zajezdni;
- nabycie systemu monitorującego na potrzeby obiektu MZK sp. z o.o. w Ostrołęce;
- przebudowa dwóch zjazdów z ul. Kołobrzeskiej na teren bazy MZK sp. z o.o. oraz ogrodzenia;
- budowa myjni autobusowej na terenie zajezdni, na potrzeby własne Spółki;
- przebudowa nawierzchni placów manewrowych i parkingów z wykonaniem oświetlenia na terenie zajezdni MZK.

Ponadto w dniu 27 lutego 2013 roku została podpisana umowa o dofinansowanie kolejnego projektu w ramach RPO Województwa Mazowieckiego 2007-2013 pt. „Wzrost jakości usług transportu publicznego, świadczonych przez MZK Sp. z o.o. w Ostrołęce poprzez kompleksowe działania inwestycyjne”. Dzięki pozyskanym środkom możliwe będzie podjęcie następujących działań:

- zakup 2 autobusów z napędem tradycyjnym (2014 r.) i 2 autobusów z napędem elektrycznym (2015 r.);
- zakup płyt chodnikowych braille’a – dla osób niewidomych i niedowidzących
- zakup elektronicznych tablic informacyjnych wraz z wyposażeniem (10 szt.)
- zakup systemu monitoringu wizyjnego na potrzeby instalacji na wiatkach przystankowych (30 szt.)
- zakup systemu monitoringu wizyjnego na potrzeby instalacji w autobusach (15 szt.)
- zakup szynowych wyciągów spalin (4 szt.);
- zakup wiat przystankowych (30 szt.);
- prace modernizacyjne pomieszczeń administracyjno – warsztatowych w siedzibie Spółki;
- utworzenie stanowiska do naprawy ogumienia;
- adaptacja kanału naprawczego na kanał kontrolno- diagnostyczny (prace adaptacyjne/ wyposażenie).

Zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej dotyczącymi standardów emisji spalin EURO, wszystkie jednostki MZK spełniają przynajmniej normę EURO 3, oprócz dwóch, najstarszych pojazdów. Ponadto wszystkie ostatnio zakupione autobusy spełniają normę EURO 5. Jednocześnie pojazdy, które wejdą na stan MZK w 2014 i 2015 r. będą posiadały normę emisji spalin EURO 6.

5. OCENA I PROGNOZY POTRZEB PRZEWOZOWYCH

5.1. Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **Popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;
- **Popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji miejskiej.

W okresie objętym planem może nastąpić zmniejszenie popytu na usługi przewozowe organizowane w ramach komunikacji miejskiej. Odzwierciedleniem tych tendencji jest spadająca co roku podaż usług przewozowych, wyrażona liczbą wozokilometrów wykonywanych na obszarze miasta przez MZK sp. z o.o. Różnice pomiędzy pracą przewozową wykonywaną na obszarze miasta i gmin, z którymi miasto ma podpisane porozumienia międzygminne w poszczególnych latach obrazuje poniższa tabela.

Tabela 12. Liczba wozokilometrów wykonywanych rocznie w latach 2010-2013

JEDNOSTKA	2010	2011	2012	2013	2013 / 2010
Miasto Ostrołęka	1 490 141,40	1 436 624,50	1 372 838,20	1 378 042,50	- 7,5 %
Gmina Olszewo-Borki	17 405	17 594	17 130	17 104	- 2 %
Gmina Rzekuń	111 089	100 000,40	111 770,20	141 829,90	28 %
Gmina Lelis	32 173,60	31 567,10	27 776,60	27 199,60	- 15 %
Razem	1650809,00	1585786,00	1529515,00	1564176,00	- 5 %

Ilość wozokilometrów wykonanych na całym obszarze obsługiwanych przez Spółkę w latach 2010-2013 maleje. W 2013 roku wykonano 1 564 176,00 wozokilometrów, co w porównaniu do roku 2010 powoduje spadek pracy przewozowej o 5 %. Tendencja ta nie jest bardzo wyraźna, ponieważ MZK w ostatnim roku znacznie rozszerzyła usługi na obszarze gminy Rzekuń (o 28 %). Na przestrzeni analizowanych lat najbardziej spadła podaż usług na obszarze Gminy Lelis (o 15 %). Główną przyczyną spadku liczby wykonywanych wozokilometrów jest redukcja kursów przewidzianych do realizacji w rozkładach jazdy, która wynika z braku popytu na usługi komunikacyjne.

Na podstawie analizy sprzedanych biletów można określić wielkość popytu efektywnego, ponieważ nie były wykonywane ankietowe badania popytu na usługi komunikacji miejskiej.

Tabela 13. Liczba biletów sprzedanych w latach 2009-2012 przez MZK sp. z o.o.

Rodzaje biletów	2011	2012	2013	2013/2011 w %
Bilety jednorazowe razem	823410	732292	689282	-16,4
Bilety jednorazowe ulgowe (50%)	515313	437218	403169	-21,7
Bilety miesięczne razem	13153	14014	13386	1,8
Bilety miesięczne ulgowe (50%)	9266	9935	9566	3,2
Łącznie	836563	746306	702668	-16,0

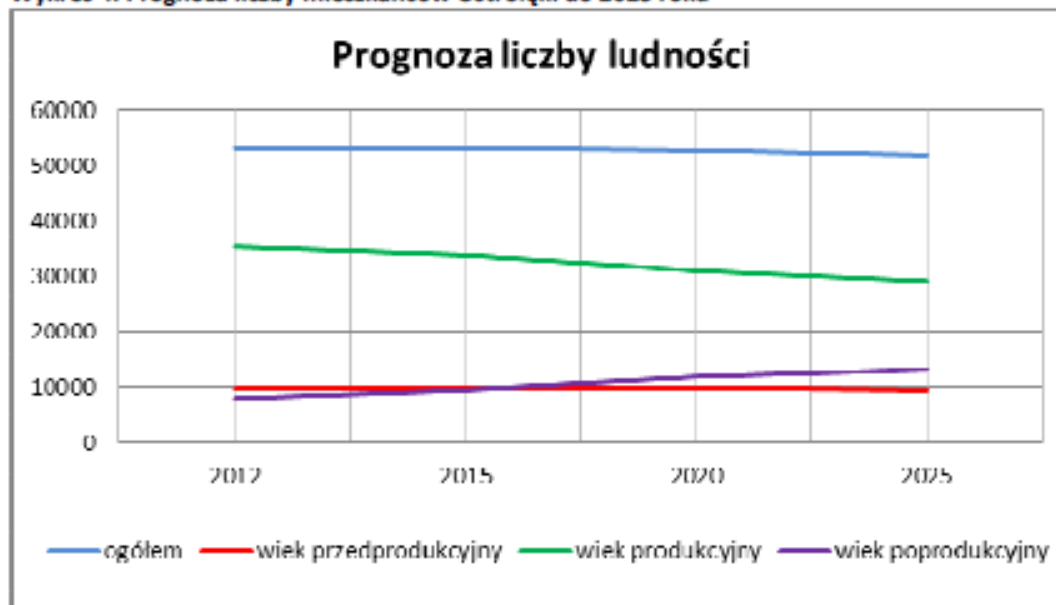
W latach 2011-2013 można zaobserwować spadek ogólnej liczby sprzedanych biletów o 16 %. W tym samym czasie spadła też liczba biletów jednorazowych o 16,4 %. Od 2011 roku można natomiast zaobserwować stały wzrost liczby biletów miesięcznych o ponad 7 %. W 2013 roku wzrost ten wyniósł 1,8 % w stosunku do roku 2011.

Na podstawie liczby biletów nie można jednak wnioskować na temat ogólnej liczby osób przewiezionych środkami MZK, ponieważ dla osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów nie są wydawane tzw. bilety zerowe.

Popyt na usługi transportu publicznego kształtowany jest kilkoma czynnikami. Do najważniejszych zaliczyć trzeba czynniki demograficzne oraz społeczno- gospodarcze. Można powiedzieć, że struktura pasażerów komunikacji publicznej odzwierciedla problemy demograficzne danej społeczności. Zależy ona przede wszystkim od ogólnej liczby mieszkańców oraz od liczby poszczególnych grup wiekowych.

Zgodnie z informacjami zawartymi w poprzednich rozdziałach warunki demograficzne w mieście przedstawiają się niekorzystnie. Liczba mieszkańców Ostrołęki systematycznie spada. Tendencja ta powinna utrzymywać się w najbliższych latach, co potwierdzają prognozy demograficzne Głównego Urzędu Statystycznego.

Wykres 4. Prognoza liczby mieszkańców Ostrołęki do 2025 roku



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, 2012

Istotne, ze społecznego punktu widzenia (również z punktu widzenia transportu publicznego) są wzajemne relacje poszczególnych grup wiekowych oraz zmiany, jakie będą następowały w strukturze ekonomicznej ludności w kolejnych latach. Obecna struktura ekonomiczna ludności miasta jest korzystna (współczynnik obciążenia demograficznego wynosi 50,6 osób w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym), jednak zgodnie z ogólnokrajową tendencją, również w Ostrołęce następuje spadek liczby osób w wieku produkcyjnym, natomiast w rasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym.

Zgodnie z informacjami zawartymi w powyższej tabeli zmiany w poszczególnych grupach wiekowych ludności będą przedstawiały się następująco:

- liczba osób w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 2,3 %
- liczba osób w wieku produkcyjnym spadnie o 18,2 %
- liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 66,4 %.

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców miasta, należy liczyć się ze zmniejszeniem liczby pasażerów kupujących bilety normalne (pełnopłatne). Jest to związane z wyraźnym spadkiem liczby osób czynnych zawodowo.

W mniejszym stopniu spada liczba uczniów i studentów, która stanowi obecnie główną grupę klientów MZK. Wyraźnie zwiększa się grupa osób w wieku poprodukcyjnym, uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Te grupy są stałymi klientami MZK. W 2013 roku bilety ulgowe stanowiły 59 % wszystkich sprzedanych biletów. Starzenie się społeczeństwa będzie umacniało konkurencyjność komunikacji publicznej. Ponieważ zwiększać się będzie grupa osób o obniżonej sprawności ruchowej należy zapewnić ofertę przewozową dostosowaną do potrzeb tych osób. Obecnie wszystkie autobusy Spółki są niskopodłogowe i są wyposażone w różne urządzenia ułatwiające podróż tym osobom. Wysoka jakość taboru powoduje, że komunikacja miejska staje się konkurencyjna w stosunku do transportu regionalnego również na obszarze gmin sąsiadujących z miastem. Najważniejsze inwestycje powinny zatem dotyczyć infrastruktury przystankowej i jej otoczenia a działania powinny być skierowane na likwidowanie barier architektonicznych.

Z punktu widzenia organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego największe znaczenie ma udział w przejazdach środkami komunikacji miejskiej osób kupujących bilety pełnopłatne. Dlatego najistotniejsze jest dotarcie do tej właśnie grupy osób, która najchętniej korzysta z transportu indywidualnego. W ostatnich latach daje się zauważyć gwałtowny wzrost ilości użytkowanych samochodów osobowych (wskaźnik motoryzacji). Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, szczególnie w centrum miasta, a także poprawy jakości świadczonych usług.

Wraz ze spadającą liczbą ludności należy się spodziewać, że gęstość zaludnienia na obszarze miasta również będzie spadała. Można natomiast zaobserwować osiedlanie się mieszkańców na obrzeżach miasta oraz na obszarach podmiejskich, gdzie z każdym rokiem wrasta liczba ludności. Potwierdzeniem tego faktu jest zwiększająca się praca przewozowa wykonywana na obszarze Gminy Rzekuń. Będzie to wymagało dostosowania oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb mieszkańców tych gmin.

Popyt na usługi komunikacji miejskiej jest uzależniony również od tego, czy gwarantuje ona dostęp do ważnych z punktu widzenia mieszkańców, miejsc o charakterze użyteczności publicznej. Z tego powodu istotne jest stałe monitorowanie potrzeb przewozowych za pomocą badań marketingowych, również wśród podróżujących samochodami osobowymi.

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

5.2. Badania napełnień pojazdów komunikacji publicznej

Planowanie zmian w komunikacji miejskiej powinno odbywać się głównie przy uwzględnieniu planów zagospodarowania przestrzennego, strategii rozwoju układu drogowego, analiz aktualnych potrzeb przewozowych oraz wpływających na bieżąco uzasadnionych postulatów od władz samorządowych, organizacji społecznych oraz innych instytucji i osób prywatnych. Aby zmiany w obsłudze komunikacyjnej mogły być opracowywane i wprowadzane w sposób gwarantujący harmonijny rozwój sieci komunikacyjnej Ostrołęki, celowe jest określenie i stosowanie ogólnych zasad kształtowania sieci komunikacyjnej we wszystkich aspektach (trasy i powiązania wzajemne linii, skoordynowane rozkłady jazdy różnych środków transportu itd.). Decyzje takie muszą zawsze wynikać z analizy zapotrzebowania oraz być uwarunkowane dostępnością środków finansowych.

Jednym ze sposobów kontroli zapotrzebowania jest przeprowadzanie badań napełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym) oraz badań preferencji komunikacyjnych mieszkańców. Regularne prowadzenie pomiarów pozwoli dostosować ilość kursów oraz ich przebieg do zmieniających się potrzeb przewozowych. Badania napełnień powinny być wykonywane co 2-3 lata. Należy jednocześnie dążyć do utrzymania stabilnego układu linii komunikacyjnych i rozkładów jazdy, ponieważ jest to jeden z najważniejszych czynników, które decydują o poczuciu niezawodności komunikacji publicznej wśród jej pasażerów.

Na podstawie badań napełnień przeprowadzonych w kwietniu 2014 roku przez firmę „Blue Ocean” Business Consulting sp. z o.o. z Warszawy, można określić wielkość potoków pasażerskich na poszczególnych liniach. Zgodnie z przyjętą metodologią podczas przeprowadzania badań napełnień kierowano się następującymi zasadami:

- Badania zostały celowo przeprowadzone w godzinach szczytu porannego i popołudniowego w dni robocze.
- Celem badań było pokazanie napełnień w autobusach kursujących w dni robocze na poszczególnych liniach tj. jaka ilość osób i o jakiej porze dnia podróżuje autobusem na danej trasie.
- Próba badawcza została dobrana przy uwzględnieniu kierunków kursowania tj. w godzinach szczytu porannego zostały przebadane autobusy jadące do centrum miasta, natomiast w godzinach szczytu popołudniowego zostały przebadane autobusy jadące od centrum. Uwzględniono tu cel podróży tj. dojazdy do szkoły/pracy i powroty do domu.
- Badanie polegało na przejeździe ankietera od przystanku początkowego do przystanku końcowego na danej linii i liczeniu osób wsiadających i wysiadających.

Tak dobrana metodologia pozwoliła przebadać wszystkie linie komunikacji miejskiej na całej trasie. Dzięki temu udało się pokazać na jakich odcinkach konkretnych linii i o jakiej porze podróżuje największa liczba pasażerów. W pomiarach nie uwzględniono linii nr 12 A (ponieważ badaniami były objęte tylko dni robocze) oraz linii o nr 23 (ponieważ została ona uruchomiona dopiero w czerwcu 2014 roku).

Analiza napełnień w okresach szczytów pokazuje prawidłowość taką, że w przypadku większości linii na kilku początkowych i końcowych przystankach można zaobserwować, że liczba pasażerów często jest minimalna albo zerowa. W przypadku takich linii jak: 4, 5, 8, 9, 12, 15 i 18 można dodatkowo zaobserwować wyraźny szczyt napełnień przypadający od 2 do 6 przystanków. Napełnienia pozostałych linii kształtują się na podobnym poziomie na całej trasie. I tak najmniej obciążone linie to nr 1, 2, 3, a najbardziej obciążone linie to nr 4, 7, 8, 13, 21 i 22.

W przypadku linii, na których obserwuje się najniższe potoki pasażerskie, należałoby rozważyć optymalizację przebiegu ich tras lub wykorzystaniu do obsługi tych linii pojazdów o mniejszej pojemności. Zmiany mogą polegać na podzieleniu zbyt długich linii, w taki sposób, aby dowoziły one podróżnych tylko do punktu węzłowego, z którego istnieje możliwość przesiadki na inne połączenia. Istnieje także możliwość skrócenia linii o odcinki, na których nie obserwuje się żadnych potoków albo są one znikome. Zamiast tego rozwiązania na przystankach, na których liczba zatrzymań bez wymiany pasażerów przekracza 50 % można rozważyć wprowadzenie przystanków warunkowych (przystanku „na żądanie”). Analiza potrzeby wprowadzenia tego rozwiązania powinna dotyczyć przede wszystkim linii podmiejskich, natomiast w mieście zwłaszcza krańcowych odcinków linii, na których występują najniższe potoki podróżnych. Zastosowanie takiego rozwiązania przynosi korzyści zarówno dla pasażera, jak i przewoźnika. Zwiększa się bowiem prędkość komunikacyjna a zmniejsza czas przejazdu. Ograniczenie zatrzymań pojazdów do minimum wpływa na mniejsze spalanie paliwa.

Decyzje o wszelkich zmianach powinny jednak zostać poprzedzone pełnowymiarowymi badaniami zarówno popytu, jak i potrzeb komunikacyjnych, ponieważ może się okazać, że czynnikiem decydującym o utrzymaniu danego połączenia będą względy społeczne a nie ekonomiczne.

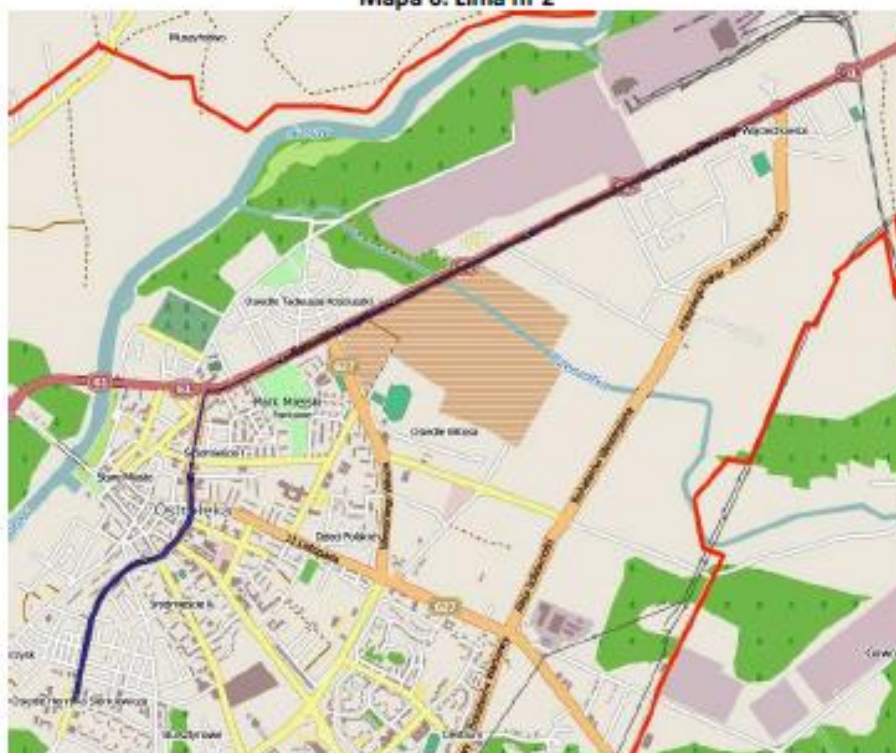
Poniższe mapy w sposób schematyczny obrazują potoki podróżnych na każdej linii w godzinach szczytu. Przystanki oznaczone są czarnymi punktami. Grubość linii oznacza liczbę osób podróżujących na danym odcinku. Jeżeli nie zaobserwowano żadnego napełnienia zaznaczone zostały tylko przystanki na tej trasie.

Mapa 5. Linia nr 1



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 6. Linia nr 2



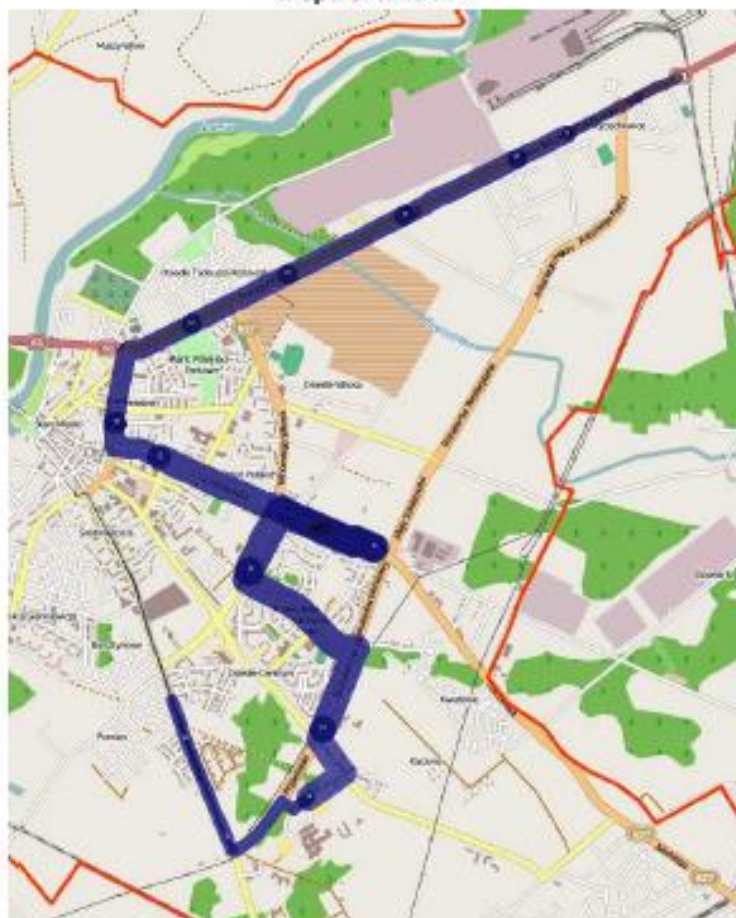
Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 7. Linia nr 3



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 8. Linia nr 4



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 11. Linia nr 8



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 12. Linia nr 9



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 13. Linia nr 12



Źródła: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 14. Linia nr 13



Źródła: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 15. Linia nr 15



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 16. Linia nr 17



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 17. Linia nr 18



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 18. Linia nr 21



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

Mapa 19. Linia nr 22



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

5.3. Określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu

BADANIA ANKIETOWE W POJAZDACH KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Ostrołęki przeprowadzono w kwietniu 2014 roku. Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w komunikacji zbiorowej oraz na przystankach obsługiwanych na terenie miasta. Łącznie pozyskano 211 kwestionariuszy.

Wykonawca przeprowadził badania w formie wywiadu. Ankieterzy zaznaczali na kwestionariuszu odpowiedzi na pytania dotyczące zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Ostrołęka, takich jak:

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją miejską?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją miejską ?
- Czy powinny zostać uruchomione dodatkowe połączenia autobusowe - czy są miejsca w mieście, do których dojazd jest utrudniony/niemożliwy?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o ocenę funkcjonowania komunikacji miejskiej oraz rodzaje działań, jakie miałyby zostać podjęte w celu jej poprawy. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oceny wykonywanych usług w odniesieniu do 9 cech jakości komunikacji miejskiej w Ostrołęce, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest przez nich najwyżej, a który najniżej oceniany.

Ocenie pasażerów poddano postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych. Choć badania ankietowe dają przede wszystkim subiektywny obraz komunikacji miejskiej danej społeczności, bez uwzględnienia interesu publicznego oraz rentowności przewoźnika, jednak wnioski, jakie z nich płyną pozwalają podjąć działania w celu poprawy oferty w sposób najbardziej odpowiadający oczekiwaniom społecznym.

Należy podkreślić, że ankiety były całkowicie anonimowe a informacje uzyskane w badaniu zostały wykorzystane jedynie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych. Wzór kwestionariusza ankietowego znajduje się w Załączniku nr 2.

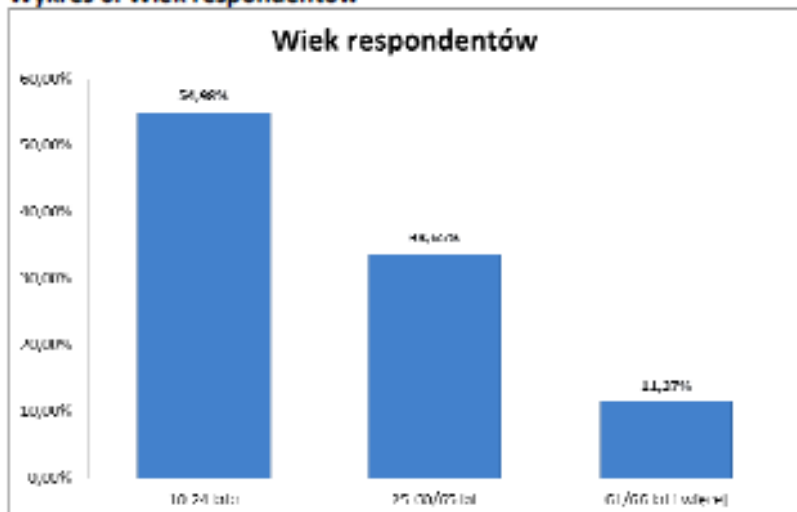
PROFIL RESPONDENTÓW

Odpowiedzi na pytania dotyczące płci, wieku, wykształcenia i statusu zawodowego pozwoliły określić profil respondentów. Dokonano tego na podstawie informacji uzyskanych z metryczki umieszczonej na końcu kwestionariusza ankietowego.

Wśród podróżujących zdecydowanie przeważały kobiety. Poniższy diagram obrazuje stosunek tych obu płci. Profil płci respondentów w znacznym stopniu odpowiada profilowi płci mieszkańców miasta (kobiety - 51,91 %, mężczyźni - 48,09 %, stan na koniec 2012 r.). Powodem lekkiego odchylenia była ogólna niechęć mężczyzn do udzielania odpowiedzi w prowadzonych badaniach.

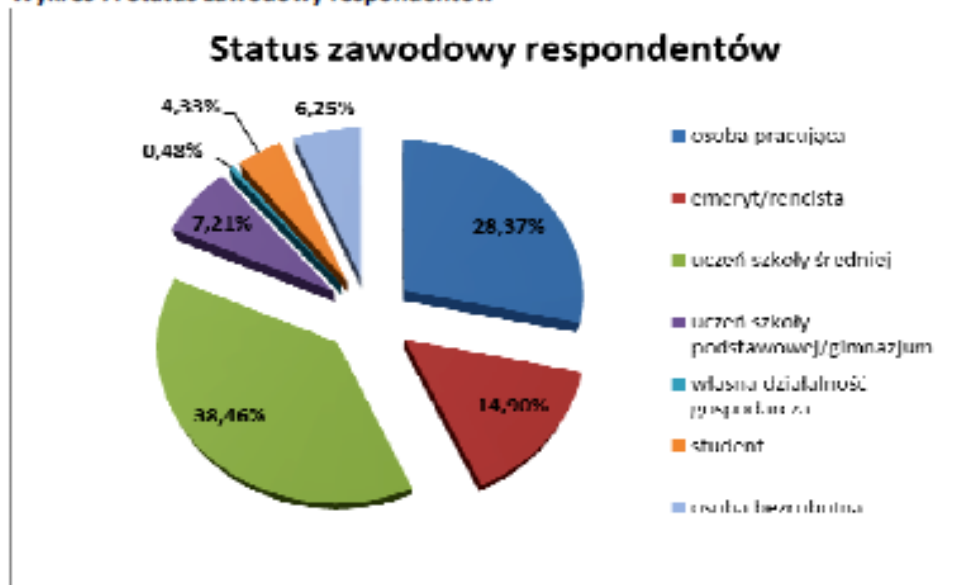
Wykres 5. Płeć respondentów

Z przeprowadzonych badań wynika, że ponad połowa pytanym znajduje się w przedziale 10-24 lata (54,98 %). Co trzeci ankietowany jest w przedziale 25-60/65 lat, a niewiele więcej niż co dziesiąty mieści się w kategorii 61/66 lat i więcej.

Wykres 6. Wiek respondentów

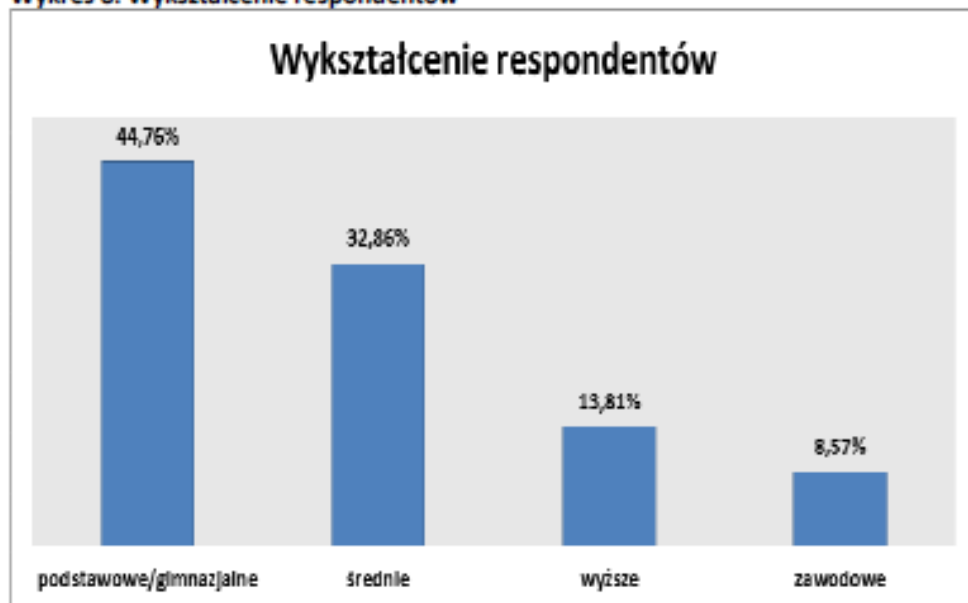
Z profilu respondentów wynika, że największy udział wśród podróżujących mają uczniowie szkół średnich (38,46 %). Sporą grupę osób stanowią także osoby pracujące oraz emeryci/renciści (odpowiednio 28,37 % oraz 14,90 %). Te trzy wymienione wyżej grupy stanowią ok. 4/5 całej grupy badanych. Niewielki odsetek badanych stanowią uczniowie szkół podstawowych i gimnazjalnych, osoby bezrobotne, studenci oraz respondenci prowadzący własną działalność gospodarczą.

Wykres 7. Status zawodowy respondentów



Struktura wykształcenia respondentów charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem podstawowym/gimnazjalnym (44,76 %). Niewiele mniej osób posiada wykształcenie średnie (32,86 %). Z kolei wykształceniem wyższym może pochwalić się 13,81 % ankietowanych, a niespełna co dziesiąta osoba deklaruje wykształcenie zawodowe.

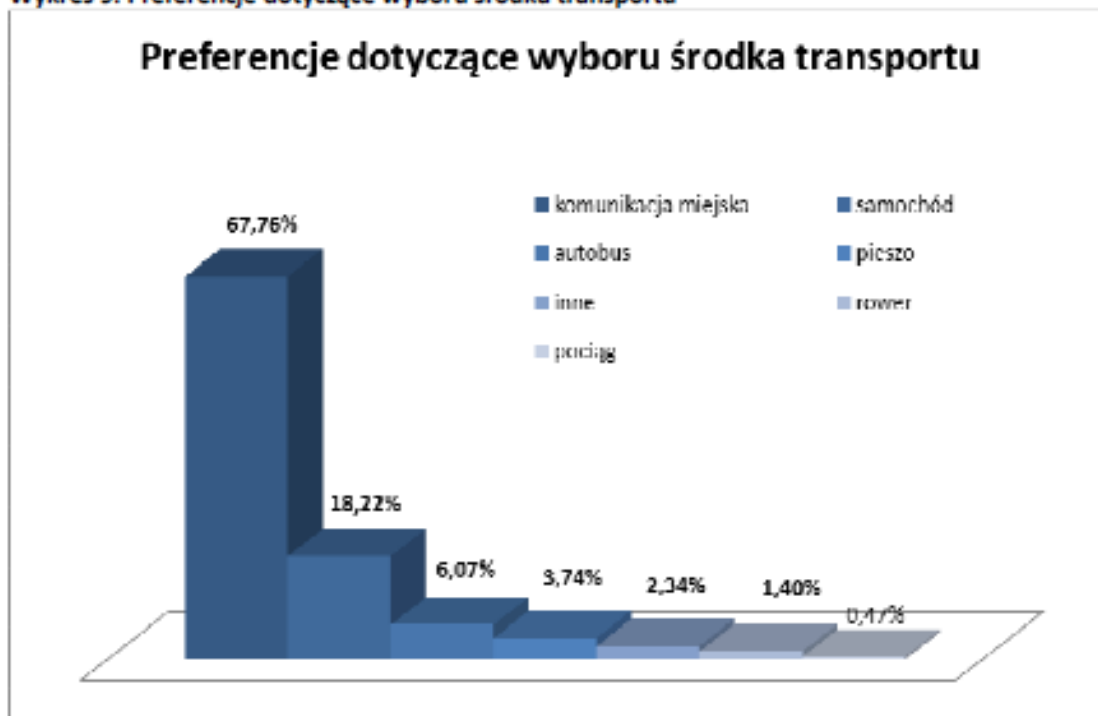
Wykres 8. Wykształcenie respondentów



PREFERENCJE KOMUNIKACYJNE

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazała się komunikacja miejska, z której korzysta ponad 2/3 badanych. Blisko co piąta osoba wybiera samochód (18,22 %). Zaledwie 6,07 % badanych deklaruje korzystanie z autobusu. Pozostałe warianty odpowiedzi tj. „pieszo”, „inne”, „rower”, „pociąg” nie uzyskały łącznie nawet 10 % ogólnej liczby wskazań.

Wykres 9. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



Respondenci wskazujący na komunikację miejską, jako swój podstawowy środek transportu, podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na brak alternatywy (40,69 %). Średnio co piąty ankietowany decyduje się na komunikację miejską z powodów ekonomicznych („jest tańszy” – 22,07 %). Ponadto, sporym zainteresowaniem cieszyły się wskazania „jest bardziej komfortowy” oraz „jest szybszy”, na które wskazało odpowiednio 11,03 % i 10,34 % respondentów. Co dwudziesty ankietowany korzysta z komunikacji miejskiej z innego powodu, podobnie jak osoby podające odpowiedź „jest niezależny od warunków drogowych”. Oba wskazania uzyskały identyczny wynik, na poziomie 4,83 %. Niewiele osób spośród ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach środowiskowych (2,07 %) oraz zdrowotnych (2,07 %).

Wykres 10. Przyczyna wyboru środka transportu



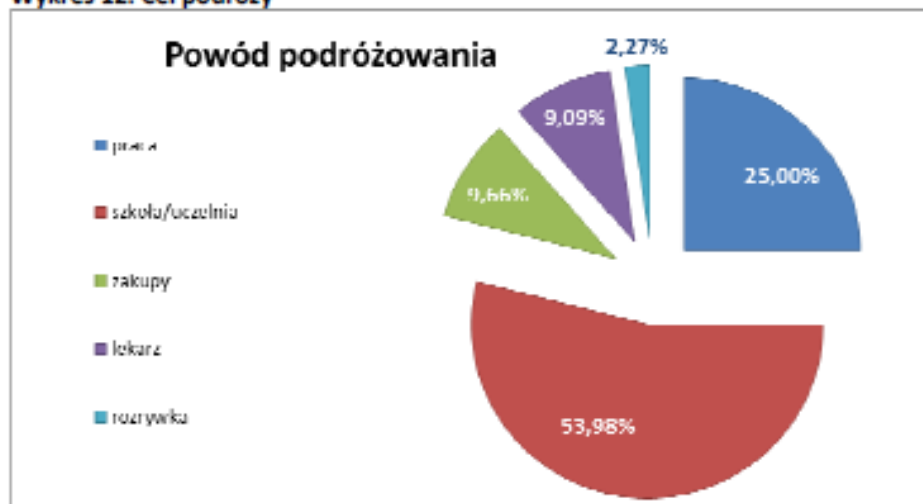
Zdecydowana większość respondentów podróżuje komunikacją miejską od 4 do 5 dni w tygodniu bądź 6-7 dni w tygodniu, aby dotrzeć do szkoły lub pracy. Te dwie odpowiedzi wskazało odpowiednio 33,33 % i 31,88 % respondentów. Korzystanie z komunikacji 2-3 dni w tygodniu deklaruje 12,08 % ankietowanych. Dwa kolejne wybory respondentów to: „rzadziej niż raz w miesiącu” (9,18 %) i „1 dzień w tygodniu” (7,73 %). 5,80 % ankietowanych podaje z kolei, że korzysta z niej rzadziej niż raz w tygodniu.

Wykres 11. Częstotliwość podróżowania



Zgodnie z profilem respondentów najczęstszym celem podróży jest praca oraz szkoła lub uczelnia. Pozostałe osoby najczęściej podróżują do lekarza lub na zakupy.

Wykres 12. Cel podróży



OCENA FUNKCJONOWANIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów. Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 do 5.

Zastosowana pięciostopniowa skala ocen jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najwyżej przez niego oceniana, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

Tabela 14. Ocena funkcjonowania komunikacji miejskiej

	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji
1.	dostępność i czytelność informacji	4,33
2.	bezpieczeństwo podróży	4,28
3.	możliwość podróży bezpośrednich	4,01
4.	punktualność	4,00
5.	jakość infrastruktury przystankowej	3,91
6.	czas podróży	3,79
7.	komfort podróży	3,72
8.	częstotliwość kursowania pojazdów	3,35
9.	ceny biletów	3,33
Średni poziom oceny		3,86

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostały ocenione: dostępność i czytelność informacji (4,33), na drugim miejscu znalazło się bezpieczeństwo podróży (4,28). Aspektem, który oceniono najgorzej częstotliwości kursowania pojazdów (3,35) oraz ceny biletów (3,33).

PROPOZYCJE USPRAWNIA FUNKCJONOWANIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Ankietowani wśród najczęściej wybieranych propozycji działań, które należałoby podjąć, aby podnieść jakość komunikacji miejskiej, wskazywali zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów. Co trzeci respondent wskazał właśnie tą odpowiedź. Zbliżone wyniki uzyskały wskazania „inne”, „dostosować czas odjazdu do pracy/szkoły” oraz „poprawić estetykę”. Wyniki te kształtowały się na poziomie odpowiednio 35,24 % oraz 12,75 % i 12,25 %. Zdecydowanie mniejszą popularnością cieszyły się postulaty za zmniejszeniem zatłoczenia, poprawą punktualności, czy też skróceniem czasu jazdy. Najmniej ankietowanych postulowało poprawę bezpieczeństwa, co potwierdza wcześniejszy wysoki wynik tej cechy w ocenie funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Wykres 13. Propozycje usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej

Wyniki otrzymane w rezultacie przeprowadzonych badań w mieście Ostrołęka są same w sobie cenne ze względu na właściwą metodę i zakres badawczy, jednak możliwość ich porównania z wynikami z innych lat może dać pełny obraz funkcjonowania operatora publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej - niezwykle użyteczny dla organizatora transportu publicznego.

6. ORGANIZACJA RYNKU PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

6.1. Określenie właściwości oraz kompetencji organizatora transportu publicznego

Przedmiotem niniejszego planu transportowego jest komunikacja miejska, czyli gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta i gmin sąsiadujących, z którymi miasto zawarło stosowne porozumienia w celu wspólnej realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

Takie porozumienia zawarło Miasto Ostrołęka z otaczającymi je gminami: Gminą Rzekuń, Gminą Olszewo-Borki oraz Gminą Lelis.

Wskazać należy też w tym miejscu, że stosownie do przepisu art. 74 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. *o samorządzie gminnym* (Dz. U. 1990 Nr 16, poz. 95 ze zm.) gmina wykonująca zadania publiczne objęte porozumieniem przejmuje prawa i obowiązki pozostałych gmin, związane z powierzonymi jej zadaniami, a gminy te mają obowiązek udziału w kosztach realizacji powierzonego zadania.

Oznacza to, że Prezydent Miasta Ostrołęka wykonuje zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta Ostrołęka oraz na obszarze Gmin: Rzekuń, Olszewo- Borki i Lelis.

Zgodnie z przepisami art. 8 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie nim. Poszczególne kompetencje organizatora przedstawione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 15. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Mieście Ostrołęka

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
1	Rada Miasta	Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat za usługi świadczone przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - <i>Prawo przewozowe</i> (Dz. U. 2012, poz. 1173 ze zm.) Uchwała Nr 368/XXXV/2012 Rady Miasta Ostrołęki z dnia 29 listopada 2012 r.
2	Rada Miasta	Regulamin przewozu osób i bagażu ręcznego	Uchwała Nr 371/L/2009 Rady Miasta Ostrołęki Z dnia 28 maja 2009 r.
3	Prezydent Miasta	Wykonywanie zadań w zakresie transportu publicznego	Rozporządzenie WE 1370/2007, art. 7 ust. 2
4	Prezydent Miasta	Podjęcie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
5	Prezydent Miasta	Zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.) Rozporządzenie WE 1370/2007
6	Prezydent Miasta	Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
7	Rada Miasta	Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. <i>o publicznym transporcie zbiorowym</i> (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.) Uchwała Nr 98/VII/2011 Rady Miasta Ostrołęki z dnia 28 kwietnia 2011 r.

Lp.	Podmiot	Funkcja	Podstawa prawna
8	Prezydent Miasta	Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
9	Rada Miasta	Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.) Uchwała Nr 227/XX/2012 Rady Miasta Ostrołęki Z dnia 2 lutego 2012 r.
10	Prezydent Miasta	Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności poprzez: – standardy dotyczące przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowanie zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – system informacji dla pasażera	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.)
11	Prezydent Miasta	Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13 ze zm.) Umowa pomiędzy Miastem Ostrołęka i MZK sp. z o.o. w Ostrołęce
12	Prezydent Miasta	Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Umowa pomiędzy Miastem Ostrołęka i MZK sp. z o.o. w Ostrołęce

6.2. Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego odnosi się m.in. do trybu wyborów operatorów publicznego transportu zbiorowego. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym rozróżnia pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Organizator może dokonać wyboru operatora, w jednym z trzech trybów określonych w art. 19 ust. 1, chyba że zgodnie z ust. 2 realizuje przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego. Konsekwencją takiego rozwiązania jest określony sposób finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, wykonywanych przez zakład budżetowy.

Wybór operatora w pozostałych przypadkach świadczenia usług przewozu osób w komunikacji miejskiej może nastąpić w trybie:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. 2010 Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228) albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101 z późn. zm.) albo
- art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. 2011 Nr 5, poz. 13).

Ustawa stwarza możliwość bezpośredniego zawarcia umowy w kilku przypadkach (art. 22). Jednym z nich jest sytuacja, w której świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Takim podmiotem jest Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. w Ostrołęce, z którym Miasto Ostrołęka dnia 1 października 2009 r. zawarło umowę wykonawczą o świadczenie usług publicznych. W okresie objętym Planem Transportowym nie planuje się zmiany trybu wyboru operatora.

Należy jednak zaznaczyć, że zgodnie z art. 20 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 bez względu na to, czy chodzi o zakład budżetowy czy spółkę miasta. Oznacza to, że istnieje możliwość podpisania umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z kilkoma operatorami.

6.3. Zasady organizacji rynku przewozów o charakterze użyteczności publicznej

ZASADA 1. ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego w Ostrołęce jest więc konieczność poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju miasta, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a samochodem osobowym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy. Ważnym elementem sprawnie funkcjonującego transportu miejskiego jest również rozwinięta, reprezentująca odpowiedni poziom techniczny i jakościowy infrastruktura.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowego - zadaniem aglomeracji miejskich jest wykorzystanie infrastruktury kolejowej (i zainwestowanie w nową), by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,

- rowerowego - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszego - poprawa warunków ruchu pieszych jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Realizacja zasady zrównoważonego rozwoju transportu publicznego jest możliwa dzięki oparciu działań o takie zasady jak: uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej, integracji transportu miejskiego z regionalnym, czy integracji transportu publicznego z indywidualnym.

ZASADA 2. UPZYWILEJOWANIE RUCHU KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

W Ostrołęce z każdym rokiem zwiększa się udział samochodów osobowych w podróżach po mieście. Wobec braku tras obwodowych zewnętrznych, obsługa ruchu tranzytowego odbywa się ulicami miejskimi. Tym samym dochodzi do koncentrowania się ruchu na głównych ciągach ulicznych. Takie ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych powoduje:

- a) ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego i pogorszenie jego bezpieczeństwa z uwagi na brak segregacji ruchu na głównych ulicach miasta,
- b) nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia),
- c) występowanie uciążliwości wywołanych ruchem samochodów (wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń).

W celu zapobiegania powyższym zjawiskom należy zadbać o wzrost konkurencyjności transportu publicznego. Służy temu m.in. uprzywilejowanie komunikacji miejskiej w ruchu po mieście poprzez wprowadzenie priorytetów. Na świecie stosowane są różne metody organizacyjne, prawne i finansowe umożliwiające przejazd tylko pojazdom transportu publicznego. Do najważniejszych należy zaliczyć:

- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanków, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów;
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków;
- detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu;
- ograniczenie wjazdu do ścisłego centrum miasta pojazdów indywidualnych.

Najlepsze efekty w uprzywilejowaniu komunikacji publicznej przynosi wydzielenie pasów ruchu tylko dla autobusów na całych ciągach komunikacyjnych albo zastosowanie pasów autobusowych o małej długości w niewralgicznych punktach sieci komunikacyjnej, takich jak:

- dojazdy do skrzyżowań,
- obszary przystanków,
- miejsca przeplatania tras komunikacji zbiorowej.

W miejscach charakteryzujących się zwartą zabudową, w których wprowadzenie bus-pasów jest niemożliwe albo bardzo utrudnione, należałoby rozważyć wykorzystanie na skrzyżowaniach pasa do prawoskrętu przez autobus jadący prosto. O skuteczności tego rozwiązania przesądza w dużej mierze funkcjonowanie systemu sterowania sygnalizacją świetlną z priorytetem dla autobusów na skrzyżowaniach, gdzie pojawiają się problemy z przepustowością. Takie sterowanie może być wdrożone na standardowych, istniejących skrzyżowaniach:

- bez wydzielania pasów autobusowych,
- z częściowym wydzieleniem pasa (np. na pasie dla prawoskrętów z wjazdem w otwartą zatokę).

Sterowanie za pomocą sygnalizacji może mieć także zastosowanie poza skrzyżowaniami dla wspomaganie zmiany pasa ruchu przez autobus, także przy wyjeździe z zatok.

Efektywne wdrożenie systemu sterowania sygnalizacją z priorytetem dla autobusów w Ostrołęce powinno być poprzedzone szczegółową analizą ruchu wraz z techniczną analizą wykonalności.

Sposobem nadania priorytetów w ruchu komunikacji publicznej, znacznie podnoszącym jej atrakcyjność, jest ograniczenie przejazdu samochodów osobowych przez ściśle centrum lub określone ulice. Jest to jednak rozwiązanie bardzo restrykcyjne, dlatego niewiele miast decyduje się na jego wprowadzenie. Alternatywą formą uprzywilejowania komunikacji miejskiej jest wprowadzenie strefy płatnego parkowania.

Polskie ustawodawstwo stanowi zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. *o drogach publicznych* (art. 13b. ust. 2.), że strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

Opłaty za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania ustalane są na podstawie czasu postoju w strefie.

W Ostrołęce Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) zaczęła obowiązywać od 1 stycznia 2004 roku. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma na celu nadanie priorytetu komunikacji miejskiej na danym obszarze oraz zwiększenie jej konkurencyjności w stosunku do podróży samochodem osobowym ze względu na oszczędność czasu i kosztów. Opłaty za postój mają zachęcić osoby, które codziennie podróżują do pracy w centrum, aby korzystały z transportu publicznego. Płatną strefą parkowania objęto 872 miejsca parkingowych w ulicach usytuowanych w centrum miasta. Strefa płatnego parkowania funkcjonuje od poniedziałku do piątku w godz. 8:00 – 18:00 oraz w soboty w godz. 8:00 - 12:00.

Na poniższej mapie kolorem niebieskim zaznaczono ulice objęte Strefą Płatnego Parkowania.

Mapa 20. Obszar objęty Strefą Płatnego Parkowania



Źródło: © autorzy OpenStreetMap

ZASADA 3. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO MIEJSKIEGO I REGIONALNEGO

W każdym mieście, posiadającym komunikację pasażerską, krzyżują się, co najmniej dwa rodzaje transportu. Jest to transport miejski i lokalny. Pierwszy obsługuje podróże wewnątrzmijskie, drugi podróże do miasta. Transport zbiorowy w systemie zintegrowanym, to nie tylko linie obsługiwane przez MZK sp. z o.o., lecz także:

- linie autobusowe obsługiwane przez przewoźników komercyjnych,
- linie autobusowe obsługiwane przez innych operatorów (właściwych organizatorom wyższego szczebla),
- linie kolejowe.

Wszystkie linie komunikacyjne wyznaczone przez poszczególnych organizatorów tworzą na danym obszarze system transportowy, dlatego powinny się uzupełniać, dając pasażerowi możliwość swobodnego poruszania się. Komunikacja miejska stanowi najmniejszy element tego systemu i uzupełnienie ofert organizatorów wyższego szczebla. Jednak na obszarze miasta powinny dominować przewozy środkami komunikacji miejskiej. Należy bowiem dążyć do racjonalizacji przewozów komercyjnych w taki sposób, aby stanowiły one uzupełnienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zwłaszcza komunikacji miejskiej. Linie podmiejskie, realizowane przez rejsowe autobusy przewoźników prywatnych, by sprawnie funkcjonowały w komunikacji pasażerskiej miasta, powinny spełniać następujące warunki:

- zaczynać i kończyć swój bieg na jednym z dwóch dworców: kolejowym lub autobusowym,
- w mieście powinny zatrzymywać się tylko na przystankach węzłowych (możliwość przesiadek),
- powinny realizować czytelną trasę przebiegu od dworca do punktu docelowego.

Racjonalizacji przewozów komercyjnych służy wyznaczanie linii o charakterze użyteczności publicznej, które dzięki otrzymywaniu dofinansowania ze strony organizatorów zostają uprzywilejowane w stosunku do przewozów komercyjnych. Takie rozwiązanie nie wyklucza możliwości prowadzenia konkurencyjnych połączeń, jednak są one uruchamiane na własne ryzyko przewoźnika.

Z jednej strony na szczeblu powiatowym i wojewódzkim linie powinny być wyznaczone w taki sposób, aby jak najmniej zakłócały funkcjonowanie komunikacji miejskiej (tzn. powinny spełniać wymogi wymienione w powyższych punktach). Z drugiej strony, Miasto Ostrołęka, chociaż nie ma wpływu na realizację połączeń regionalnych i ponadregionalnych, to ma obowiązek zintegrować komunikację miejską z ofertą organizatorów wyższego szczebla.

Zwiększenie atrakcyjności komunikacji miejskiej i regionalnej można uzyskać poprzez integrację systemu transportu publicznego drogowego i kolejowego na następujących poziomach:

- dostępności w czasie i przestrzeni do punktów węzłowych;
- koordynacji linii oraz rozkładów jazdy;
- wspólnego systemu taryfowego i biletowego
- systemów informatycznych, zarządzania przewozami, zarządzania ruchem.

Podstawową i zarazem najlepszą formą integracji jest dostępność do punktów węzłowych. Dostępność w przestrzeni oznacza m.in. tworzenie zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Zgodnie z definicją z ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* jest to „miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną”.

Najlepszym miejscem na stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Ostrołęce są okolice dworca autobusowego, położonego przy ul. Bogusławskiego 21 w centrum miasta. W okolicach dworca znajdują się przystanki MZK „Dworzec PKS”, na których zatrzymuje się 15 spośród 17 linii obsługiwanych przez MZK (oprócz linii nr 1 i 17). Z racji tego, że transport kolejowy odgrywa co raz mniejszą rolę w obsłudze mieszkańców miasta i regionu, a dworzec kolejowy jest oddalony od centrum miasta o ok. 5 km, nie pełni on funkcji ważnego węzła przesiadkowego. Przy dworcu PKP zatrzymuje się 5 linii MZK. Należy dążyć do wyznaczenia również innych ważnych punktów węzłowych na obszarze działania operatora, w których obecnie krzyżują się różne środki transportu i w których obserwuje się częste przesiadki.

Dostępność w czasie do punktów węzłowych oznacza przede wszystkim skoordynowanie rozkładów jazdy. W odniesieniu do przewozów gminnych jest ona zapewniona dzięki pełnieniu funkcji operatora przez jeden podmiot. Chodzi jednak o to, aby rozkłady jazdy poszczególnych linii były do siebie dostosowane w punktach węzłowych. Integracja transportu miejskiego i regionalnego jest utrudniona ze względu na ilość podmiotów świadczących usługi przewozowe oraz zasięg ich działania. MZK sp. z o.o. w Ostrołęce dostosowuje niektóre kursy do połączeń autobusowych i kolejowych w przypadku zgłaszania takiego zapotrzebowania przez pasażerów. Istotnym rozwiązaniem, decydującym o dostępności do transportu publicznego jest stworzenie wspólnego systemu informacji pasażerskiej dla wszystkich połączeń wykonywanych na obszarze miasta.

Innym sposobem na integrację różnych środków transportu jest wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego. Jest to korzystne rozwiązanie zwłaszcza dla mieszkańców, którzy w podróżach do celu muszą korzystać z dwóch lub więcej środków transportu. Jest to dodatkowy aspekt, który ułatwia sprawne poruszanie się po mieście, ponieważ podróżny nie musi zapoznawać się ze skomplikowaną ofertą różnych przewoźników. Aby system ten spełniał swoje zadanie, cena wspólnego biletu powinna być niższa w porównaniu do kosztów podróży odbywanej kilkoma środkami. Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego wymaga współpracy organizatorów różnego szczebla i przewoźników.

Integracja obejmująca wszystkie wymienione poziomy wzmacnia pozycję transportu publicznego, który staje się bardziej konkurencyjny w stosunku do komunikacji indywidualnej. Na integracji korzystają przede wszystkim pasażerowie, jednak dzięki zwiększonemu popytowi jej pozytywne skutki odczuwają również wszystkie podmioty włączone we wspólny system.

Zarządzanie transportem zbiorowym ułatwia niewątpliwie zastosowanie nowoczesnych technologii informatycznych, czyli tworzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS). Pozwalają one na monitorowanie tras i rozkładów jazdy, rzeczywistego położenia pojazdu, sterowanie priorytetem w ruchu oraz wspomagają system informacji pasażerskiej czy system zarządzania bezpieczeństwem ruchu.

ZASADA 4. INTEGRACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z INDYWIDUALNYM

Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju obowiązującymi w Unii Europejskiej podział zadań przewozowych w transporcie powinien kształtować się w proporcji 75 % transport publiczny - 25 % transport indywidualny. Jednak biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację ruchu w mieście - powszechne dążenie do posiadania samochodów prywatnych, jako minimalne proporcje przyjmuje się podział 50 % - 50 %.

Zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej, można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności.

Obydwa rodzaje transportu powinny się wspomagać. Transport publiczny przede wszystkim powinien dominować w przewozach miejskich, w relacjach dom - praca i dom - szkoła oraz w innych podróżach do centrum miasta. Ponadto należy dążyć do zintegrowania transportu publicznego z transportem indywidualnym także poprzez tworzenie wspólnej infrastruktury:

- terminali intermodalnych (przesiadkowych, węzłowych);
- systemu „Parkuj i Jedź” (P&R);
- systemu informacji i zarządzania ruchem.

Ważnym elementem polityki transportowej miasta jest polityka parkingowa. W ostatnich latach wzrasta znaczenie tej formy zarządzania transportem. Związane jest to ze zwiększającą się liczbą samochodów osobowych oraz ze wzmożonym ruchem, a co za tym idzie z deficytem miejsc postojowych i z zatłoczeniem ulic w mieście. Do zadań polityki parkingowej należy określenie i zaspokojenie potrzeb parkingowych mieszkańców. Należy pamiętać, że wzrastająca liczba miejsc parkingowych zachęca do korzystania z tego środka transportu przez mieszkańców. Inwestycje takie są niezbędne, jednak ważne jest odpowiednie usytuowanie miejsc parkingowych, w taki sposób, aby zachęcić do korzystania z komunikacji miejskiej. Najlepszą lokalizacją dla tego typu przedsięwzięć są obrzeża miasta lub inne punkty pozwalające na dogodnie przesiadki. Właśnie za pomocą tego narzędzia można wpłynąć na integrację transportu indywidualnego z komunikacją miejską oraz zachęcić do korzystania ze środków publicznego transportu zbiorowego.

Integracja transportu publicznego i indywidualnego powinna opierać się na systemie „Parkuj i Jedź” (P&R) - czyli na systemie, gdzie pasażer podjeżdża swoim samochodem do danego miejsca na obrzeżu miasta lub do miejsca w pobliżu centrum i dalszą podróż odbywa środkami komunikacji publicznej. Ostrołęka jest zbyt małym miastem, by system ten funkcjonował z korzyścią dla mieszkańców miasta, jednak mógłby on być atrakcyjny dla przyjezdnych oraz dla turystów. Podróże miejskie odbywałyby się na przykład na podstawie karty parkingowej, która upoważniałaby do przejazdów autobusami. Jest to ściśle powiązane z wprowadzeniem miejskiego biletu elektronicznego, który mógłby służyć także, jako karta parkingowa. W Ostrołęce należałoby przeprowadzić analizę możliwości wprowadzenia tego systemu w oparciu o istniejące parkingi zlokalizowane w okolicach ważnych punktów przesiadkowych w centrum miasta oraz na jego obrzeżach.

7. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH

7.1. Standard usług przewozowych- informacje podstawowe

Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług, jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów. Stąd organizator transportu publicznego musi wziąć pod uwagę potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące środków transportu.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym, albo środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości. Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa, niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,
- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Oczekiwaniem społecznym jest, by transport publiczny zapewniał: szeroką dostępność, dużą niezawodność świadczonych usług (regularność i punktualność przewozów), wysoką jakość obsługi i komfort podróży, wygodne i łatwo dostępne przystanki oraz węzły przesiadkowe, dobrą informację pasażerską oraz przystępne ceny. Wynika stąd konieczność traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny, ze szczególnym uwzględnieniem priorytetu w ruchu, mimo iż - biorąc pod uwagę wzajemne jego powiązanie z transportem indywidualnym - realizacja tego priorytetu spowoduje wzrost utrudnień w ruchu pojazdów osobowych.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- dostępność do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,

- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego z ww. kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów. Dlatego bardzo istotnym elementem w trakcie organizacji rynku przewozów są przeprowadzane regularnie badania preferencji komunikacyjnych mieszkańców. Wyniki badań pozwalają na dostosowanie standardów transportu publicznego do potrzeb mieszkańców.

Ogólnie rzecz ujmując postulaty można przedstawić według poniższego podziału.

Tabela 16. Postulaty przewozowe określające pożądany standard usług

Lp.	Postulat	Standard
1.	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 2 min: mniejszy niż 5%
2.	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie przeciętnego wieku taboru do 6 lat powyżej 40% • Wymiana starych autobusów na nowe • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja
3.	Niezawodność	Utrzymanie liczby wykonanych kursów na poziomie 95% - 100% (wskaźnik realizacji rozkładu jazdy)
4.	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Gęstość przystanków/km²: 3,7 - 3,9 • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: min. 50% • Wyposażenie pojazdów w elementy ułatwiające korzystanie ze środków transportu osobom niepełnosprawnym i o ograniczonych zdolnościach ruchowych • Likwidowanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacyjnej
5.	Regularność	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych • Wyeliminowanie sytuacji, w których na przystanek w jednym momencie podejżdza kilka autobusów
6.	Częstotliwość	Utrzymanie częstotliwości kursowania na poziomie: <ul style="list-style-type: none"> • w dni powszednie – w godz. 6-18: 15/30 min, w pozostałych porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 20/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 30/60 min, zmniejszona liczba linii
7.	Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> • Dążenie do wzrostu poziomu prędkości komunikacyjnej • Zapewnienie priorytetów w ruchu dla komunikacji miejskiej w głównych ciągach komunikacyjnych
8.	Bezpośredniość połączeń	Wprowadzenie statystycznie istotnych połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta
9.	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie pojemności pojazdów do wielkości potoków podróży • Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego na poziomie do 1:34 • Zwiększenie możliwości kupowania biletów poza autobusem: w kioskach, automatach biletowych
10.	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie informacji dynamicznej w punktach przesiadkowych • Wprowadzenie interaktywnego rozkładu jazdy wraz z wyszukiwarką połączeń, obejmującego wszystkie firmy świadczące usługi przewozowe na obszarze miasta • Wprowadzanie szerokiej i czytelnej informacji statycznej na przystankach
11.	Integracja	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej • Wyznaczenie innych punktów przesiadkowych na obszarze działania operatora • Zintegrowanie rozkładów jazdy komunikacji miejskiej z innymi przewoźnikami • Dążenie do wprowadzenia wspólnego systemu taryfowo-biletowego

Do elementów transportu publicznego, na które organizator powinien zwrócić szczególną uwagę należą standardy jakości taboru. Ogólnie rzecz ujmując, tabor do obsługi komunikacji publicznej powinien charakteryzować się następującymi cechami:

- tabor przyjazny dla ludzi, w tym niepełnosprawnych – pojazd z niską podłogą, co najmniej w I i II drzwiach (autobusy niskopodłogowe / nisko wejściowe),
- tabor ekologiczny - zasilany paliwami ekologicznymi, lub o napędzie alternatywnym,
- tabor odpowiednio dostosowany do natężenia na danej linii - autobusy 6, 9, 12 i 15 metrowe,
- tabor o odpowiednim komforcie dla pasażera - udział miejsc siedzących, miejsca dla wózków dziecięcych, inwalidzkich i rowerów, dobra wentylacja, klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, wyposażenie w wewnętrzną informację pasażerską, automaty biletowe.

Powinno dążyć się do uzyskania średniej wieku taboru maksymalnie 6 lat i do eksploatacji autobusów do 16 lat lub do maksymalnego przebiegu 1.200.000 km. Tabor do obsługi komunikacji miejskiej powinien opierać się na autobusach niskopodłogowych / niskowejściowych w układzie drzwi 2-2-0/1-2-0 o długościach 6, 9, 12, 15 metrów.

7.2. Dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Organizator transportu publicznego ma obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych czy osób z małymi dziećmi w wózkach.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi, działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:
 - eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
 - wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
 - zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
 - lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
 - miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
 - czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
 - zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
 - zniżki dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb wszystkich pasażerów jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Biorąc pod uwagę, że wśród 33 autobusów, jakimi dysponuje MZK sp. z o.o. w Ostrołęce 30 z nich posiada niską podłogę, oznacza to, że na każdej linii obsługiwanej przez Spółkę jeździ autobus niskopodłogowy. W 2014 i 2015 roku do użytku wejdą 4 nowe autobusy, które zastąpią stary, najbardziej wyeksploatowany tabor z wysoką podłogą, co spowoduje, że wszystkie kursy będą obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe.

Ponadto wszystkie autobusy zostały wyposażone w dodatkowe elementy ułatwiające podróżowanie zwłaszcza osobom niepełnosprawnym. Chodzi m. in. o system informacji dźwiękowej wewnętrznej i zewnętrznej oraz kierunkowe wyświetlacze elektroniczne, czy elektroniczne tablice informacji wewnętrznej. Istnieje również możliwość uruchamiania systemu komunikującego się z osobami niewidomymi za pomocą pilotów, które zostały przekazane przez Spółkę Polskiemu Związkowi Niewidomych w Ostrołęce. Urządzenia działają z odległości do 25 metrów od elektronicznej tablicy informacyjnej umieszczonej na przystanku, albo w każdym autobusie, podczas postoju. Piloty uruchamiają komunikaty głosowe, dzięki którym niedowidzący może usłyszeć informację o numerze linii oraz kierunku do którego autobus zmierza.

Jednak nawet najlepsze rozwiązania zapewniające dostęp osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych wprowadzane w autobusach nie spowodują poprawy sytuacji tych osób, jeśli infrastruktura przystankowa i drogowa nie będzie dostosowana do ich potrzeb. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji miejskiej poprzez: - zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:

- przeszkody przestrzenne:
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyte na przejściach dla pieszych,
 - odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
- przeszkody organizacyjne:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa - miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej:
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Inwestycje w celu likwidowania barier architektonicznych w mieście powinny stać się priorytetem.

7.3. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność transportu publicznego jest bardzo istotna w kontekście konkurencyjności komunikacji publicznej wobec środków transportu indywidualnego i wpływa na zachowania komunikacyjne mieszkańców.

O atrakcyjności komunikacji publicznej decyduje szeroko rozumiana dostępność, na którą składają się takie komponenty jak cena, komfort jazdy czy czas przejazdu. Jest ona bardzo istotną kwestią, często niedocenianą, która w praktyce wpływa na wybór określonego środka transportu.

Najistotniejszym elementem spośród wymienionych jest czas podróży. W tym przypadku dostępność definiuje się, jako całkowity czas dotarcia do transportu publicznego. Składają się na to dwa elementy: czas dojścia od miejsca zamieszkania, pracy, edukacji, zakupów itd. do najbliższego przystanku transportu publicznego oraz średni czas oczekiwania na przyjazd pojazdu transportu publicznego.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych, obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków powinno zostać poprzedzone badaniami marketingowymi w celu prawidłowego rozpoznania rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej (oprócz sieci przystanków, badania ułatwią również prawidłowe wyznaczenie układu tras i przebiegu linii).

Wykaz przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na obszarze objętym siecią komunikacji publicznej w Ostrołęce został określony w Uchwale Nr 612/LXI/2014 Rady Miasta Ostrołęki z dnia 29 maja 2014 r. *zmieniająca uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych zlokalizowanych na terenie miasta Ostrołęki, których właścicielem lub zarządzającym jest Miasto Ostrołęka oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków.* Zgodnie z treścią Załącznika nr 1 na terenie gminy znajduje się 140 przystanków autobusowych, z czego 24 zostały udostępnione także innym przewoźnikom.

Aby sieć przystanków odpowiednio zaspokajała potrzeby mieszkańców miasta gęstość przystanków na km² powinna wynosić od 3,7 do 3,9. Obecny wskaźnik gęstości przystanków na km² wynosi 4,7 i w zupełności odpowiada potrzebom osób korzystających z publicznej komunikacji zbiorowej. W związku z tym nie ma potrzeby zwiększania ich liczby na obszarze miasta.

Minimalną liczbą mieszkańców, która stanowi uzasadnienie lokalizacji przystanku autobusowego jest 1000 osób mieszkających w odległości nie większej niż 300 m.

W polskiej praktyce, za strefę oddziaływania przystanków transportu publicznego, zwyczajowo przyjmuje się obszar w promieniu od 500 do 1000 m. Odpowiada to czasowi dojścia od 6 do 12 minut, dla średniej prędkości pieszego na poziomie około 5 km/h. Wydaje się, że maksymalna droga dojścia do przystanków autobusowych nie powinna przekraczać 300 m a do przystanków, gdzie zatrzymują się przewoźnicy regionalni 500 m.

Na tle innych miast w Polsce Ostrołęka wypada bardzo dobrze, jeżeli chodzi o wyposażenie przystanków w wiaty, ponieważ z reguły miasta o średniej wielkości posiadają od 35-40% przystanków z wiatami. Po zrealizowaniu drugiego projektu unijnego miasto będzie posiadało 75 nowych, podświetlanych wiat (56 % wszystkich przystanków).

Podczas wyposażania przystanków w nowe wiaty proponuje się stosowanie następujących kryteriów:

- wiaty powinny posiadać wszystkie przystanki w zlokalizowane w centrum oraz stanowiące ważne węzły przesiadkowe,
- poza śródmieściem wiaty powinny posiadać przystanki położone w kierunku do centrum, ponieważ z reguły oczekuje na nich duża liczba pasażerów, natomiast przystanki w kierunku z centrum nie muszą posiadać wiat z uwagi na to, że podróżni na nich wysiadający kierują się bezpośrednio do celu podróży, rzadko oczekując na kolejny autobus.

Kolejnym elementem decydującym o dostępności transportu zbiorowego jest bezpieczeństwo pasażerów. Na poczucie bezpieczeństwa wpływa odpowiednia lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Rozwiązaniem przystankowym ograniczającym niebezpieczeństwo do niezbędnego minimum, szczególnie w rejonie szpitali, czy szkół, jest tzw. bezpieczny przystanek, czyli przystanek zlokalizowany na pasie ruchu z azylem pośrodku jezdni na całej jego długości, który uniemożliwia ominięcie autobusu. Inną formą bezpiecznego przystanku jest tzw. antyzatoka, która dzięki możliwości zatrzymania autobusu na całej długości równoległe do peronu przystankowego, umożliwia płynne włączenie się autobusu do ruchu bez potrzeby wjazdu i wyjazdu autobusu z tradycyjnej zatoki.

W ramach remontu lub budowy ulic, oprócz wprowadzenia bezpiecznych przystanków, dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów należy również m.in.:

- zapewnić podwyższenie peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie, by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczyć strefy wejściowe dla osób niewidomych dzięki specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- zapewnić długość przystanku umożliwiającą zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu,
- umożliwić sprawny dojazd autobusu na przystanek (np. osobny pas dla autobusów, wykorzystanie przez autobus do jazdy na wprost na przystanek pasa do skrótu w prawo (o ile przystanek jest zatoką otwartą itp.) i włączenie się z przystanku do ruchu (np. osobny pas dla autobusów, dodatkowy sygnalizator świetlny wstrzymujący ruch, gdy autobus rusza z przystanku itp.).

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

Dzięki realizacji obu projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej został rozpoczęty proces modernizacji infrastruktury przystankowej. Zostaną zakupione płyty chodnikowe Braille'a, ułatwiające osobom niewidomym i niedowidzącym wsiadanie i wysiadanie z autobusów. Ponadto na 30 przystankach zostanie wprowadzony system monitoringu wizyjnego.

Dostępność podróżnych do transportu publicznego należy rozumieć jednak szerzej aniżeli tylko całkowity czas dotarcia do danego środka transportu. Wpływ na wybór określonego środka transportu ma wysiłek, jaki pasażer musi podjąć, aby z danego środka skorzystać. Wysiłek ten jest uzależniony m.in. od odpowiedniej informacji pasażerskiej. Dostępność oznacza w tym wypadku łatwy dostęp do informacji, która umożliwia szybkie podjęcie decyzji o wyborze danego środka transportu.

7.4. Sposób organizowania Systemu Informacji dla Pasażera

Rozwój informacji pasażerskiej stanowi bardzo istotny element podwyższania jakości usług przewozowych. Chodzi tu nie tylko o tradycyjne rozkłady jazdy - na przystankach, w broszurach, w Internecie oraz bezpłatnych infoliniach, ale również o bieżącą informację wizualną i głosową w pojazdach i na przystankach, podającą rozkłady zaktualizowane, uwzględniające warunki ruchu na trasie przejazdu.

Bardzo ważnym elementem w układzie komunikacji publicznej na danym obszarze jest możliwość obsługi pasażera jeszcze przed podjęciem podróży. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Jednym z rozwiązań jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego - punktu obsługi pasażera. Punkt Obsługi Pasażera to miejsce, gdzie można:

- pozyskać informacje dotyczące funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznać się z możliwościami dotarcia do celu podróży, wraz z możliwością dogodnych przesiadek;
- zapoznać się z obowiązującą taryfą, możliwością zakupu różnych rodzajów biletów;
- dowiedzieć się o wszelkich zmianach w komunikacji, w tym związanych z objazdami;
- pozyskać informację o atrakcjach turystycznych i kulturalnych miasta oraz regionu.

Punkt Obsługi Pasażera powinien być zlokalizowany w centralnym rejonie miasta o dużej koncentracji środków transportu publicznego. W Ostrołęce możliwą lokalizacją jest rejon dworca autobusowego.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

Punkty obsługi pasażera lokalizowane są jedynie w miejscach węzłowych i w centrum miasta a pasażer powinien być dobrze poinformowany w każdym miejscu, niezależnie od tego, skąd rozpoczyna swoją podróż. Przystanek, funkcjonujący, jako słupek przystankowy czy wiata, także powinien służyć, jako punkt informacyjny dla pasażera. Powinien on posiadać następujące elementy:

- rozkład jazdy linii,
- schemat układu sieci komunikacji publicznej,
- informację pasażerską o zmianach, objazdach itp.,
- automat biletowy, jeśli wielkość potoków pasażerskich to uzasadnia,
- elektroniczną informację o liniach, które przez ten przystanek przechodzą i rzeczywistym czasie przejazdu w głównych punktach przesiadkowych.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii z zakresu elektroniki i informatyki (inteligentne technologie) można podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego. Nowoczesne technologie pozwalają na:

- koordynację układu transportowego i synchronizację rozkładów jazdy,
- wykrywanie pojazdów zbliżających się do skrzyżowania (detekcja),
- lokalizację pojazdów na trasie (GPS) i bezprzewodowe przesyłanie informacji (GPRS),
- usprawnienie przejazdu, szczególnie przez skrzyżowania (także: omijanie zatorów),
- tworzenie systemów dystrybucji i identyfikacji biletów przejazdowych,
- poprawę obsługi podróżnych oraz monitoring bezpieczeństwa podróży.

System Informacji Pasażerskiej (SIP) obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) oraz informacje zmienne (dynamiczne).

W MZK w Ostrołęce funkcjonuje system informatyczny, ułatwiający zarządzanie rozkładami jazdy, zmianami pracy kierowców oraz trasami autobusów.

Oprócz tradycyjnej informacji statycznej coraz większą rolę odgrywa dynamiczny system informacji pasażerskiej. Jest to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w dużych węzłach komunikacyjnych bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawianie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyień ruchu na trasach spowodowanych różnorodnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

Dynamiczny system informacji pasażerskiej funkcjonuje we wszystkich autobusach MZK. Należą do niego przede wszystkim takie elementy jak: wewnętrzne, elektroniczne tablice informacji pasażerskiej oraz zewnętrzne, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, system głośnomówiący z automatyczną zapowiedzią przystanków, monitory informacyjne.

Ponadto system dynamicznej informacji pasażerskiej zaczął funkcjonować na 16 przystankach. Elektroniczne tablice informują o trasie autobusu, kierunku oraz o rzeczywistym czasie przyjazdu/odjazdu autobusu. Tablice posiadają też możliwość nadawania komunikatów głosowych odpowiadających prezentacji wyświetlanej aktualnie treści.

Interaktywny rozkład jazdy MZK dostępny jest na stronie internetowej Spółki w formie tabelarycznej i graficznej oraz dodatkowo aplikacji na telefon komórkowy.

7.5. Ochrona środowiska naturalnego w mieście Ostrołęka

Wśród obszarów i elementów środowiska przyrodniczego występujących na obszarze miasta, które podlegają ochronie należy m.in.:

- Korytarze ekologiczne: Dolina Narwi, Dolina Omulwi, Rzeka Czeczotka;
- Węzły ekologiczne: ujściowy odcinek rzeki Omulew i Dolina Narwi (pomiędzy ul. Warszawską, a korytem rzeki Narew) oraz ujściowy odcinek rzeki Czeczotka i Dolina Narwi (na północ od ul. Sowińskiego);
- Biocentra: starorzecza i łęgi Doliny Narwi, okolice ul. Chemicznej.

Ostrołęka jest miastem położonym nad Narwią w północnej części Mazowsza, stanowiąc historyczne centrum ziemi kurpiowskiej. Miasto przecinają korytarze trzech rzek: Narwi, Omulwi i Czeczotki. W bezpośrednim sąsiedztwie miasta znajduje się obszar Kurpiowskiej Puszczy Zielonej. Najbliżej Ostrołęki znajduje się Puszcza Myszyniecka. Ostrołęka znajduje się w centrum wyżej wskazanych obszarów zielonych. Na terenie miasta cenne przyrodniczo tereny, związane głównie z dolinami rzek, zostały objęte ochroną w postaci utworzenia obszarów europejskiej sieci ekologicznej Natura 2000. Są to specjalne obszary ochrony ptaków ustanowione na mocy Dyrektywy Ptasiej: „Dolina Omulwi i Płodownicy” PLB 140005 i „Dolina Dolnej Narwi” PLB 140014.

Aktualny stan ekologiczny Ostrołęki oraz jej perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

A. Dokumenty na poziomie wojewódzkim

1. Program ochrony środowiska województwa mazowieckiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy do 2018, Warszawa 2012;

2. Program ochrony powietrza dla strefy mazowieckiej, w której zostały przekroczone poziomy dopuszczalne pyłu zawieszonego PM10 i pyłu zawieszonego PM2,5 w powietrzu;
3. Roczna Ocena Jakości Powietrza w województwie mazowieckim. Raport za rok 2013;
4. Program Państwowego Monitoringu Środowiska Województwa Mazowieckiego na lata 2010-2012, Warszawa 2009.

B. Dokumenty na poziomie lokalnym

1. Program ochrony środowiska Miasta Ostrołęki na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 roku.

Na stan środowiska naturalnego Ostrołęki mają wpływ zanieczyszczenia ze źródeł lokalnych (z terenu miasta) oraz napływowe (oddziałujące spoza obszaru miejskiego). Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i transportu w ogóle) to:

- hałas,
- emisja gazów i pyłów,
- degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
- zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerszej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Ostrołęka należy do miast o niezadowalającej jakości powietrza atmosferycznego. Głównymi źródłami zanieczyszczeń powietrza na terenie miasta są:

- źródła przemysłowe- pochodzące z procesów produkcyjnych oraz z kotłowni przemysłowych (głównie: Stora Enso Poland S.A., Energa Elektrownie Ostrołęka S.A.);
- źródła komunalno-bytowe: kotłownie lokalne, indywidualne paleniska domowe, emitory z zakładów użyteczności publicznej („ENERGA OPEC Sp. z o.o.- aktualnym właścicielem jest Energa). Mają one znaczący wpływ na lokalny stan zanieczyszczenia powietrza, są głównym powodem tzw. niskiej emisji. Emitują zanieczyszczenia pyłowe i gazowe;
- źródła transportowe – emisja zanieczyszczeń następuje na niskiej wysokości, włączając się w tworzenie tzw. niskiej emisji. Główne zanieczyszczenia to węglowodory, tlenki azotu, tlenek węgla, pyły, związki ołowiu, tlenki siarki;
- pylenie wtórne z odsłoniętych powierzchni terenu;
- zanieczyszczenia allochtoniczne napływające spoza terenu miasta, zgodnie z dominującym kierunkiem wiatru.

W wyniku klasyfikacji, w zależności od analizy stężeń w danej strefie, można wydzielić następujące klasy wynikowe stref:

- klasa A – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych i poziomów docelowych;

- klasa B – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lecz nie przekraczają poziomów dopuszczalnych powiększonych o margines tolerancji;
- klasa C – stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne powiększone o margines tolerancji, w przypadku gdy margines tolerancji nie jest określony – poziomy dopuszczalne i poziomy docelowe.

Tabela 17. Klasyfikacja stref dla zanieczyszczeń mających określone poziomy dopuszczalne i docelowe na terenie miasta Ostrołęka w 2010 roku

Rodzaj zanieczyszczenia	Symbol klasy dla obszaru strefy – miasto Ostrołęka	Stężenie	Czas uśredniania stężeń	Wartość dopuszczalna	Liczba przekroczeń w roku
Pył PM10 *	C	30,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Rok kalendarzowy	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	47
		57,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24 h	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
Benzen C ₆ H ₆ *	A	1,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Pb(PM10) *	A	0,011 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Rok kalendarzowy	0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
As(PM10) **	A	0,7 ng/m^3	Rok kalendarzowy	6 ng/m^3	-
Cd(PM10) **	A	0,5 ng/m^3	Rok kalendarzowy	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
Ni(PM10) **	A	1,1 ng/m^3	Rok kalendarzowy	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	-
B'a/P(PM10) **	C	1,9 nm^3	Rok kalendarzowy	1 ng/m^3	-

Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim, raport za 2010 r. WIOŚ Warszawa.

Na terenie gminy miejskiej Ostrołęka głównym źródłem emitującym hałas do środowiska jest transport.

Główne ciągi komunikacyjne o znaczeniu regionalnym tj. droga krajowa nr 61 i droga krajowa nr 53 biegną po obrzeżach miasta i ruch tranzytowy nie obciąża terenów osiedli mieszkaniowych. Największymi jego emitatorami są zaś pojazdy ciężarowe oraz autobusy. W większości przypadków w centralnych częściach Ostrołęki dopuszczalny poziom hałasu przekroczony jest o kilka - kilkanaście decybeli.

W roku 2012 miasto uzyskało opracowanie pt. Wykonanie map akustycznych dla dróg położonych na terenie miasta Ostrołęka o ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie.

Na podstawie przedstawionych w opracowaniu map i zestawień można stwierdzić, że największe narażenie mieszkańców Ostrołęki na hałas pochodzenia komunikacyjnego o zakresie 55-75 dB występuje na trasach:

- DO5102W- ul. 11 listopada od skrzyżowania z ul. Bogusławskiego do skrzyżowania z ul. Inwalidów Wojennych;
- DP5107W- ul. Bogusławskiego od skrzyżowania z ul. 11 listopada do skrzyżowania z ul. Prądyńskiego;
- DP5107W- ul. Kopernika od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego do skrzyżowania z ul. 11 listopada;
- DP2569W - ul. Steyera od skrzyżowania z ul. Sikorskiego do ronda Zofii Niedziałkowskiej;
- DP2569W- ul. Steyera od skrzyżowania z ul. Sikorskiego do ronda Zbawiciela Świata.

Ponadto największe narażenie mieszkańców Ostrołęki na przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku ze źródeł komunikacyjnych występuje na trasach:

- DK 61- ul. Traugutta do skrzyżowania z ul. Bogusławskiego
- DK 61- ul. Mostowa na odcinku od ronda im. Księcia Janusza III do skrzyżowania z ul. Bogusławskiego.

W Ostrołęce odnotowywany jest także hałas związany z transportem kolejowym, jednakże jego uciążliwość jest niewielka. Wpływ na to ma przede wszystkim regres kolei w przewozach pasażerskich w węźle Ostrołęka oraz marginalne położenie linii i bocznic kolejowych w odniesieniu do obszarów centralnych miasta oraz największych osiedli mieszkaniowych.

Rolą Planu Transportowego jest promowanie rozwiązań zgodnych ze zrównoważonym rozwojem. Rozwój transportu publicznego w Ostrołęce zmierza więc do jak największego ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska i zmniejszenia poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez działania mające na celu:

- rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście,
- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia zasady „Parkuj i Jedź” (P&R) na obrzeżach miasta,
- bezwzględne eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji miejskiej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej,
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej,
- integrację systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym,
- potrzebę ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem;
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Należy dążyć do ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko na terenach śródmiejskich, mieszkalnych przez wyprowadzenie ruchu ciężkiego z tych terenów i skierowanie go na drogi tranzytowe.

Ekologia w transporcie zbiorowym to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego w dojazdach do pracy, szkoły oraz do centrum miasta zamiast własnymi samochodami. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu, jakości systemu komunikacji publicznej.

Ekologiczny transport zbiorowy to także odpowiednie wykorzystanie pojemności autobusu do natężenia ruchu pasażerów na danej relacji poprzez zastosowanie autobusów odpowiedniej wielkości - mini, standard czy wielkopojemne. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd - oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery. Nieco mniej ważna, z uwagi na dość niski poziom emisji szkodliwych substancji emitowanych przez nowoczesne silniki autobusowe EURO-3 i EURO-4, jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Bardziej ekologiczne paliwa od oleju napędowego, to biodiesel lub gaz ziemny (CNG). Najlepszym rozwiązaniem do napędzania silników tradycyjnych autobusów jest biodiesel, czyli paliwo ekologiczne. Napęd CNG, ze względu na specjalistyczne oprzyrządowanie autobusu, jest wskazane przy zastosowaniu w większej liczbie taboru, bądź na liniach przebiegających przez obszary ścisłej ochrony (parki, lasy, centrum miasta). Stosowanie paliwa CNG wymaga jednak kosztownych inwestycji w postaci stacji tankowania oraz prac dostosowawczych budynków zajezdni, w których prowadzona jest obsługa autobusów.

Ciekawym pomysłem wydaje się także zastosowanie napędu alternatywnego - na przykład napędu elektrycznego, wodorowego, czy hybrydowego - dla autobusów mini, które mogłyby obsługiwać w Ostrołęce kursy wieczorne. Autobusy elektryczne, oprócz zerowej emisji spalin, charakteryzują się również najniższą emisją hałasu, co jest szczególnie istotnie w miejscach wypoczynku i w strefach ruchu pieszego.

Ekologiczna komunikacja miejska, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy osiedlami, do centrum miasta, do sąsiednich miejscowości, a także do szkół, czy miejsc pracy. Tak funkcjonująca komunikacja miejska może przyczynić się do:

- wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku,
- zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

Edukacja ekologiczna prowadzona jest głównie w szkołach na wszystkich etapach kształcenia na bazie podstawy programowej kształcenia ogólnego i programów nauczania. Działalność edukacyjną obejmującą nie tylko dzieci i młodzież prowadzi Urząd Miasta Ostrołęka. Jednostką koordynującą te działania jest Wydział Gospodarki Komunalnej. Jego działania edukacyjne obejmują min:

- wydawanie ulotek o tematyce ekologicznej,
- organizacja konkursów plastycznych, fotograficznych,
- organizacja dni Sprzątania Świata,
- seminaria z zakresu ochrony środowiska.

Edukacja oraz czynna ochrona przyrody realizowana jest także przez lokalne media oraz organizacje pozarządowe, Ligę Ochrony Przyrody, wspierane finansowo i decyzyjnie przez Samorząd Miasta, Fundację EkoFundusz, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie, Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie.

8. FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w Ostrołęce finansowane jest z przychodów ze sprzedaży biletów oraz rekompensaty Miasta. Taki mechanizm finansowania dotyczy działalności wszystkich operatorów. W przypadku przewoźników komercyjnych jedynym źródłem dochodów są opłaty pobierane w związku ze świadczonymi usługami.

Wielkość środków finansowych przeznaczanych na transport publiczny w mieście Ostrołęka w ciągu ostatnich 10 lat kształtowała się następująco:

Tabela 18. Wielkość środków finansowych przeznaczanych na transport publiczny w latach 2004-2013

Rok	Forma przekazania środków (przeznaczenie)	Źródło pochodzenia środków	Kwota
2004	dotacja przedmiotowa,	Budżet Miasta	2.495.000,00 zł
	dotacja inwestycyjna (zakup wiat przystankowych)	PFOŚiGW	23.110,00 zł
2005	dotacja przedmiotowa,	Budżet Miasta	2.819.650,00 zł
	dotacja inwestycyjna (zakup wiat przystankowych)	PFOŚiGW	24.997,00 zł
2006	dotacja przedmiotowa,	Budżet Miasta	2.939.650 zł
	dotacja inwestycyjna (zakup wiat przystankowych)	PFOŚiGW	25.234,48 zł
2007	dotacja przedmiotowa,	Budżet Miasta	2.939.650,00 zł
	dotacja inwestycyjna (I etap modernizacji stacji paliw)	PFOŚiGW	115.900,00 zł
2008	dotacja przedmiotowa,	Budżet Miasta	2.934.105,00 zł
	dotacja inwestycyjna (zakup wiat przystankowych)	PFOŚiGW	30.000,00 zł
	dotacja inwestycyjna (II etap modernizacji stacji paliw)	PFOŚiGW	200.000,00 zł
	dopłata dla Spółki	Budżet Miasta	175.544,67 zł
	wkład pieniężny do Spółki	Budżet Miasta	700.000,00 zł
2009	rekompensata dla Spółki	Budżet Miasta	3.203.897,00 zł
	wkład pieniężny do Spółki	Budżet Miasta	1.600.000,00
2010	rekompensata dla Spółki	Budżet Miasta	3.900.000,00 zł
	wkład pieniężny do Spółki	Budżet Miasta	950.000,00 zł
2011	rekompensata dla Spółki	Budżet Miasta	4.400.000,00 zł
2012	rekompensata dla Spółki	Budżet Miasta	5.243.282,70 zł
	wkład pieniężny do Spółki	Budżet Miasta	700.000,00 zł

Źródło: Urząd Miasta Ostrołęka

Z dniem 11.12.2008 roku zakład budżetowy został przekształcony w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Do tej pory transport publiczny finansowano w formie dotacji przedmiotowej i inwestycyjnej a źródłem finansowania był budżet Miasta oraz Powiatowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Od momentu przekształcenia Miasto przekazuje środki na finansowanie komunikację miejską w postaci rekompensaty oraz wkładu pieniężnego do Spółki. W powyższym zestawieniu nie ujęto środków finansowych pozyskanych przez Spółkę z Unii Europejskiej.

Tabela 19. Finansowanie usług komunikacji miejskiej w Ostrołęce

ROK	LICZBA WZKM	KOSZTY OGÓŁEM	WPLYWY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW	DOPLATA DO 1 WZKM	REKOMPENSATA
2010	1 650 809,00	7 332 286,20	2 880 148,08	2,36	3 900 000,00
2011	1 585 786,00	7 677 089,20	2 894 888,80	2,77	4609160,09
2012	1 529 515,00	9 067 793,12	2 777 749,04	3,50	5 351 315,85
2013	1 564 176,00	10 298 285,69	2 875 493,10	3,66	5 722 170,67

Wskaźnik odpłatności usług operatora kształtuje się na średnim poziomie w porównaniu z innymi przewoźnikami w Polsce, dla których wartość wskaźnika wynosi pomiędzy 40 % a 60 %. Z powyższego zestawienia wynika, że obecnie Miasto wraz z Gminami pokrywa 56 % kosztów uruchamianych połączeń, co oznacza, że wskaźnik odpłatności usług w roku 2013 poprawił się w porównaniu z rokiem 2012 (udział dotacji w strukturze przychodów spadł o 3 punkty procentowe). Taką tendencję warto byłoby zachować również w latach następnych a przynajmniej starać się utrzymać wskaźnik odpłatności na stałym poziomie.

Wielkość dopłaty powinna być określona odrębnie dla każdej linii na podstawie szczegółowych badań napelnień dla wszystkich kursów. Obecnie brakuje jednak informacji na temat rentowności poszczególnych linii.

Koszt wozokilometra wzrósł z 4,44 zł w roku 2010 do 6,58 zł w roku 2013. Było to związane przede wszystkim z wydatkami inwestycyjnymi dokonanyymi w ciągu ostatnich lat. W porównaniu do 2012 roku wzrosła praca przewozowa i zwiększyły się wpływy ze sprzedaży biletów, jednak koszty związane ze świadczeniem usług przewozowych oraz kwota rekompensaty wnoszona przez Miasto jest co raz wyższa z każdym rokiem.

Ważnym krokiem do poprawy dostępności komunikacji publicznej oraz jej jakości są podpisane porozumienia międzygminne, które określają zakres usług na ich terenie. Miasto Ostrołęka podpisało takie porozumienia z Gminą Olszewo-Borki, Gminą Rzekuń oraz z Gminą Lelis. Od 2013 roku gminy partycypują w kosztach uruchamianych połączeń. Wielkość przedmiotowych dopłat rocznych określana jest co roku na podstawie aneksu do porozumienia.

Głównym źródłem finansowania usług przewozowych są przychody ze sprzedaży biletów. Cena biletu normalnego środkami komunikacji miejskiej w ostatnich 6 latach kształtowała się następująco:

Tabela 20. Dynamika cen biletów i inflacji

ROK	Bilet jednorazowy – cena	Wzrost %	Bilet miesięczny – cena	Wzrost %	Roczna stopa inflacji
2008	2,20	-	70,00	-	3,3%
2009	2,20	-	70,00	-	3,5%
2010	2,20	-	70,00	-	3,1%
2011	2,60	16 %	80,00	12,5 %	4,3%
2012	2,60	-	80,00	-	4,3%
2013	2,80	7 %	86,00	7 %	0,9%

Jak wynika z powyższego zestawienia wzrost ceny biletów jednorazowych był praktycznie zbliżony z inflacją w tym okresie. Biorąc również pod uwagę inwestycje taborowe i infrastrukturalne poprawiające jakość usług oraz wzrost średnio-miesięcznego wynagrodzenia w ostatnim czasie istnieje pewien margines możliwości wzrostu ceny biletów szczególnie jednorazowych.

Na podstawie informacji dotyczących liczby sprzedanych biletów i pracy przewozowej wykonanej na każdej linii oraz biorąc pod uwagę koszt wozokilometra i kwotę dopłaty wnoszoną przez Miasto, określono koszt funkcjonowania poszczególnych linii komunikacyjnych. Porównując te obliczenia z informacją na temat przychodów możliwe było oszacowanie rentowności każdej z nich, co obrazuje poniższa tabela:

Tabela 21. Rentowność linii komunikacyjnych w 2013 roku

Numer linii	Skasowania i sprzedaż biletów	Praca przewozowa	Koszt wozokilometra	Średni przychód na skasowany lub sprzedany bilet	Dopłata do wozokilometra	Przychody ze sprzedaży biletów	Przychody z dopłaty	Razem przychody	Koszty	Wynik	Rentowność
1	108 547	157 033	6,58	2,57	3,66	278 966	574 741	853 707	1 033 277	-179 571	-21,0%
12	59 643	106 178	6,58	2,57	3,66	153 283	388 612	541 894	698 651	-156 757	-28,9%
12A	7 470	25 090	6,58	2,57	3,66	19 198	91 830	111 028	165 094	-54 066	-48,7%
13	61 464	87 953	6,58	2,57	3,66	157 962	321 909	479 872	578 733	-98 861	-20,6%
15	59 909	38 890	6,58	2,57	3,66	153 966	142 337	296 303	255 896	40 408	13,6%
17	30 530	27 560	6,58	2,57	3,66	78 462	100 869	179 331	181 343	-2 013	-1,1%
18	12 512	25 534	6,58	2,57	3,66	32 156	93 454	125 610	168 013	-42 403	-33,8%
2	56 711	50 489	6,58	2,57	3,66	145 747	184 788	330 536	332 215	-1 680	-0,5%
20	38 646	96 372	6,58	2,57	3,66	99 320	352 722	452 042	634 128	-182 086	-40,3%
21	19 997	64 048	6,58	2,57	3,66	51 392	234 415	285 807	421 435	-135 627	-47,5%
22	839	72 238	6,58	2,57	3,66	2 156	264 390	266 547	475 325	-208 778	-78,3%
3	97 482	117 748	6,58	2,57	3,66	250 529	430 959	681 487	774 783	-93 296	-13,7%
4	129 800	119 127	6,58	2,57	3,66	333 586	436 006	769 592	783 858	-14 266	-1,9%
5	144 142	232 050	6,58	2,57	3,66	370 445	849 303	1 219 748	1 526 888	-307 141	-25,2%
7	75 701	85 058	6,58	2,57	3,66	194 552	311 314	505 866	559 685	-53 819	-10,6%
8	123 498	156 518	6,58	2,57	3,66	317 390	572 858	890 248	1 029 892	-139 644	-15,7%
9	93 507	102 289	6,58	2,57	3,66	240 313	374 376	614 689	673 059	-58 370	-9,5%
RAZEM	1 120 398	1 564 176				2 879 423	5 724 883	8 604 306	10 292 276	-1 687 970	-19,6%

Źródło: Opracowanie własne

Podstawowym wnioskiem, jaki można wyciągnąć z analizy danych na temat kosztów i przychodów funkcjonowania komunikacji miejskiej w Ostrołęce i gminach sąsiednich jest fakt, że najmniej rentowne są przewozy wykonywane w weekendy. Największe koszty funkcjonowania generują linie numerze 22, 12 A, 21 oraz 20. Jedyną linią, na której przewozy przynoszą dochód jest linia nr 15.

Niezbędne jest zatem przeprowadzenie pełnych badań napełnień pojazdów w ciągu roku, których wyniki pozwolą dostosować ofertę przewozową do popytu. Wyniki badań powinny stanowić podstawę wszelkich decyzji na temat kształtowania układu sieci komunikacyjnej, przebiegu tras, wprowadzania bądź likwidacji poszczególnych linii, co przyczyni się do poprawy rentowności komunikacji miejskiej.

W Ostrołęce program wymiany taboru odbywa się w ponad 80 % ze środków Unii Europejskiej. Środki z budżetu miasta są zbyt małe, by pokryć wszystkie potrzeby, dlatego w celu finansowania inwestycji taborowo-infrastrukturalnych warto korzystać ze źródeł zewnętrznych, do których należą między innymi:

- fundusze unijne z uchwalanej obecnie perspektywy finansowej na lata 2014-2020,
- obligacje komunalne lub papiery dłużne miasta,
- pożyczki bankowe.

Fundusze unijne, jako środki najbardziej korzystne, są oczywiście głównym źródłem finansowania. Biorąc jednak pod uwagę wielkość inwestycji przeznaczonych, chociażby na dalszą wymianę autobusów przez MZK sp. z o.o., warto byłoby rozważyć możliwość emisji obligacji komunalnych wyłącznie na ten cel. Jest to z reguły mniej kosztowne źródło finansowania od kredytu bankowego a ponadto jest bardziej elastyczne i długookresowe.

Innymi źródłami dochodów może być:

- **strefa płatnego parkowania** – chociaż w Ostrołęce strefa płatnego parkowania funkcjonuje od 2004 roku i stale jest rozszerzana, miejsca parkingowe objęte opłatami często są zajęte nawet w 100 %. Należałoby rozważyć możliwość podziału SPPN na podstrefy, które charakteryzowałyby się różnymi opłatami. Najwyższymi opłatami powinny zostać objęte miejsca w ścisłym centrum;

- **reklama przystankowa** - na przystankach miasta funkcjonują już gabloty o charakterze reklamowym. Wpływy z reklam umieszczanych w gablotach mogą być wykorzystywane do finansowania utrzymania wiaty przystankowej lub na potrzeby informacyjne wiaty

- **reklama pojazdowa** - obecnie MZK w Ostrołęce oferuje usługi w zakresie umieszczania reklam na zewnątrz autobusów (w formie oklejania pojazdów) a także wewnątrz, w postaci plakatów.

Z uwagi na ciągłą konieczność poprawy jakości komunikacji miejskiej oraz podnoszenie jej konkurencyjności przyjęto założenie, że w cenach stałych wydatki na transport publiczny na przestrzeni następnych 10 lat wzrosną o 10 % do roku 2022.

9. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Planowanie rozwoju transportu powinno być skoordynowane z innymi strategiami rozwoju miasta, przede wszystkim z planowaniem przestrzennym, społecznym i gospodarczym. Tylko zintegrowane działania mogą doprowadzić do rozwiązania obecnych problemów komunikacyjnych i wpłynąć na poprawę jakości życia mieszkańców¹. Kierunki rozwoju transportu publicznego w Ostrołęce i gminach ościennych powinny być zgodne ze „zrównoważonym rozwojem podstawowych funkcji zagospodarowania miasta, zakładającym harmonizowanie interesów publicznych i prywatnych z zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych”.

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO DO 2030 ROKU

Podstawowe znaczenie dla Ostrołęki ma zapis, który wskazuje na subregionalną rolę, jaką pełni miasto w województwie.

Dokument w sposób ogólny porusza kwestie dotyczące systemu transportowego określając, że składają się na niego drogi, tory, szlaki wodne, lotniska, przystanki, tabor, stacje przeładunkowe i punkty przesiadkowe oraz siatka połączeń. Z kolei jego jakość zależy od częstotliwości i szybkości połączeń, dostępności przystanków, łatwości przesiadek, komfortu i bezpieczeństwa. Drugim ważnym aspektem jest współpraca i koordynacja działań na różnych szczeblach administracji w zakresie organizacji i inwestycji.

W celu zapewnienia spójnej sieci połączeń kolejowych dokument wskazuje, że niezbędna jest poprawa stanu technicznego odcinków linii o znaczeniu regionalnym m.in. Tłuszcz- Ostrołęka. Całe województwo charakteryzuje się niską gęstością sieci kolejowej 4,8 km/100 km² (Polska- 6,5 km/100km²), a w podregionie ostrołęcko-siedleckim wskaźnik ten jest najniższy w całym województwie – 1,9 km/100 km².

W obszarach miejskich do głównych problemów systemu transportowego należą zatłoczone ulice i drogi, hałas, niska jakość przestrzeni publicznej i zanieczyszczenie powietrza.

Wyzwania na jakie wskazuje Strategia w zakresie przestrzeni i transportu to:

- ruch tranzytowy w miastach;
- jakość infrastruktury oraz taboru kolejowego;
- znaczenie transportu zbiorowego, rowerowego i ruchu pieszego w systemie transportowym;
- stan krajobrazu oraz jakość przestrzeni publicznej;
- rozlewanie się zabudowy i nadmierna presja urbanistyczna na tereny otwarte;
- rozwój ośrodków regionalnych i subregionalnych;
- transport śródlądowy;
- integracja systemów transportowych.

Dokument wyznacza Obszary Strategicznej Interwencji, w których występują problemy będące główną barierą rozwoju regionu. Został do nich zaliczony obszar ostrołęcko-siedlecki. Zdecydowały o tym takie czynniki, jak: poziom dostępu mieszkańców do dóbr i usług, dostępność transportowa, odsetek osób bezrobotnych pozostających w szczególnej sytuacji na rynku pracy. Są to obszary wymagające restrukturyzacji i rozwoju nowych funkcji, na których występuje kumulacja negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych, konflikty przestrzenne oraz dysfunkcje rozwojowe. Ostrołęka została wskazana jako miasto o średnim natężeniu

¹ Por. W. Starowicz, *Ekspertyza: Koncepcja rozwoju transportu publicznego w miastach*, Politechnika Krakowska, Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu, Kraków 2010 r., s.43

problemów, do której będą skierowane interwencje na rzecz restrukturyzacji i rewitalizacji miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze.

Wśród działań na poziomie wojewódzkim, dotyczących bezpośrednio miasta, w ramach poprawy dostępności komunikacyjnej obszaru zostały wymienione:

- modernizacja połączenia kolejowego Ostrołęka – Warszawa;
- odtworzenie połączenia kolejowego Siedlce-Ostrołęka – Olsztyn;
- umacnianie wykształconych specjalizacji przemysłu;
- utworzenie publicznej wyższej szkoły zawodowej w Ostrołęce.

W dokumencie tym wśród kierunków i działań znajdują się następujące wytyczne dotyczące rozwoju transportu i przestrzeni w całym województwie:

➤ **Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu:**

- Zwiększenie konkurencyjności transportu drogowego, w tym poprzez poprawę jakości kolejowego; względem infrastruktury, taboru i usług;
- Dostosowanie parametrów, standardów technicznych i przebiegu dróg do ich funkcji;
- Integracja systemów transportowych i rozwój transportu kombinowanego towarów;
- Rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym;
- Rozwój transportu szynowego, w tym budowa nowych linii;
- Udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T.

➤ **Spójność wewnątrzregionalna – koncentracja na najbardziej zapóźnionych podregionach:**

- Poprawa dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów do ośrodków regionalnych i subregionalnych;
- Poprawa dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich do ośrodków lokalnych.

➤ **Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców:**

- Usprawnienie i rozbudowa multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym;
- Zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w ogóle podróży;
- Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym poprzez strefowe uspokojenie ruchu na obszarach zabudowanych.

➤ **Zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowanie ładu przestrzennego:**

- Tworzenie spójnej, harmonijnej oraz uporządkowanej przestrzennie i urbanistycznie sieci osadniczej;
- Koncentracja i zagęszczenie zabudowy w miastach z minimalizacją presji urbanistycznej na pozostałe obszary.

➤ **Udrożnienie systemu tranzytowego:**

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury dostosowanej do ruchu tranzytowego (towarowe linie kolejowe, drogi krajowe), omijającej miasta;
- Działania organizacyjno-prawne ograniczające ruch tranzytowy.

STRATEGIA ROZWOJU MIASTA OSTROŁĘKI DO ROKU 2020

Dokumentem strategicznym miasta, określającym kierunki rozwoju również dla transportu publicznego oraz dla pozostałych gałęzi systemu transportowego jest *Strategia Rozwoju Miasta Ostrołęki do roku 2020*.

Rozwój planowany w tym strategicznym dokumencie do osiągnięcia w perspektywie do 2020 roku opiera się na następującej wizji: Ostrołęka – przyjazne mieszkańcom, przedsiębiorcom i inwestorom, dynamicznie rozwijające się miasto, budujące swoją przyszłość z poszanowaniem dla bogatej historii.

Będzie on realizowany poprzez osiągnięcie poszczególnych celów, programów i zadań strategicznych. Wśród nich znajduje się Program Strategiczny I.1- Zwiększenie dostępności komunikacyjnej miasta, który ma przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców, poprzez wymienione w poniższej tabeli zadania i działania strategiczne:

Tabela 22. Zadania dotyczące transportu zbiorowego określone w Strategii Rozwoju Miasta Ostrołęki

I.1. –ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI KOMUNIKACYJNEJ MIASTA	
ZADANIE STRATEGICZNE	DZIAŁANIA
1. Poprawa lokalnych połączeń komunikacyjnych Ostrołęki (kołowych i kolejowych) w szczególności połączeń z Warszawą	<ul style="list-style-type: none"> - budowa DW biegnącej z Ostrołęki do Warszawy przez miejscowość Pasieki, która w znacznym stopniu skróci odległość na wspomnianej trasie - budowa dużej obwodnicy miasta - tworzenie warunków do utrzymania lub wznowienia połączeń kolejowych miasta -modernizacja drogi krajowej nr 53 - modernizacja połączeń Ostrołęki z DK nr 8 (drogą szybkiego ruchu S8 i jednocześnie elementem europejskiego korytarza komunikacyjnego- Via Baltica) oraz pozostałymi drogami krajowymi – 61 i 53 - modernizacja innych połączeń lokalnych - budowa lotniska regionalnego, które mogłoby pełnić funkcje rekreacyjno-sportowe oraz funkcje tranzytowe, obrony cywilnej, sanitarne, przeciwpowodziowe, przeciwpożarowe i stwarzałoby pole rozwoju nowych aktywności gospodarczych w Ostrołęce a jednocześnie mogłoby być wykorzystywane do „małej” komunikacji z otoczeniem
2. Rozbudowa i modernizacja wewnętrznego systemu komunikacyjnego miasta	<ul style="list-style-type: none"> - budowa dużej obwodnicy miasta - poprawa jakości dróg lokalnych w mieście - budowa nowych połączeń (dróg lokalnych) w mieście - wprowadzanie alternatywnej formy poruszania się po mieście poprzez budowę sieci ścieżek rowerowych, także we współpracy z gminami sąsiednimi - budowa nowych przepraw mostowych przez Narew - budowa wiaduktu nad torami na osiedlu Stacja
3. Wzmocnienie znaczenia komunikacji publicznej w mieście oraz utrzymanie koordynacji komunikacji kolejowo-autobusowej	<ul style="list-style-type: none"> - systematyczna modernizacja taboru autobusowego - zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w godzinach szczytu na najbardziej uczęszczanych trasach - zwiększenie liczby tras autobusowych, tak aby jak największy odsetek mieszkańców nie miał trudności z korzystaniem z komunikacji autobusowej - zachęcanie mieszkańców miasta i okolic do częstszego korzystania z transportu publicznego, na przykład poprzez: promocyjne akcje społeczne, rozszerzanie strefy płatnego parkowania w centrum miasta, wyznaczanie buspasów, wprowadzanie zachęt dla posiadaczy biletów miesięcznych - tworzenie warunków do utrzymania bądź wznowienia połączeń kolejowych miasta

Źródło: *Strategia Rozwoju Miasta Ostrołęki do roku 2020*

Wymienione wyżej działania dotyczą bezpośrednio komunikacji, jednak *Strategia* również w innych miejscach pośrednio porusza zagadnienia istotne dla transportu w mieście, takie jak: poprawa bezpieczeństwa, ochrona środowiska naturalnego, czy likwidacja barier architektonicznych.

STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA M. OSTROŁĘKA NA LATA 2007-2013

Najważniejszym dokumentem wyznaczającym kierunki rozwoju transportu publicznego w Ostrołęce jest *Strategia rozwoju transportu zbiorowego dla m. Ostrołęka na lata 2007-2013* (dalej SRTZ). Naczelną wizją rozwoju przedstawioną w dokumencie była - Ostrołęka miastem nowoczesnego transportu zbiorowego, zabezpieczającego potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta w sposób efektywny i bezpieczny. W poniższej tabeli przedstawiono zadania, które zostały przewidziane do zrealizowania do roku 2013. Większość zadań została zrealizowana w całości albo częściowo, jednak ze względu na charakter zapisów, część z nich pozostaje aktualna i w tym zakresie obowiązuje również w ramach *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrołęka na lata 2014-2023*.

Tabela 23. Cele strategiczne w ramach Strategii rozwoju transportu zbiorowego dla m. Ostrołęka na lata 2007-2013

CEL STRATEGICZNY	KIERUNKI ROZWOJU
1. POPRAWA JAKOŚCI FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU ZBIOROWEGO	1. Poprawa płynności ruchu w transporcie zbiorowym - przebudowa i modernizacja skrzyżowań - zakup i modernizacja systemów sygnalizacji świetlnej - rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej służąca poprawie funkcjonowania transportu zbiorowego w mieście - wydzielenie oddzielnych pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej
	2. Nowoczesne systemy biletowe - zakup systemów i oprogramowania do poboru opłat biletowych - przystosowanie i wyposażenie w nowoczesne urządzenie biletowe - zakup urządzeń dystrybucyjnych
	3. Odnowa taboru - zakup taboru autobusowego - modernizacja taboru autobusowego - zakup pojazdów pomocniczych
	4. Nowoczesne systemy informacyjne w komunikacji - montaż wizualnych systemów informacyjnych w pojazdach - montaż akustycznych systemów informacyjnych w pojazdach komunikacji miejskiej - montaż wizualnych systemów informacyjnych na przystankach i węzłach przesiadkowych
	5. Modernizacja infrastruktury obsługi pasażera - zakup wiat przystankowych - remont wiat przystankowych - budowa węzłów przesiadkowych - budowa zatok przystankowych - modernizacja zatok przystankowych
2. ZABEZPIECZENIE POTRZEB SPOŁECZNYCH	1. Wzmocnienie roli transportu publicznego - wzrost atrakcyjności oferty transportu zbiorowego - restrykcyjna polityka parkingowa w centrum miasta - działania edukacyjne promujące transport zbiorowy
	2. Zabezpieczenie realizacji polityki społecznej - badanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców - prowadzenie prac nad optymalizacją sieci komunikacyjnej i rozkładów jazdy autobusów - uruchomienie połączeń obsługujących obszary miasta obecnie nie obsługiwane przez komunikację miejską - zabezpieczenie dostępności komunikacją miejską najważniejszych miejsc użyteczności publicznej i generatorów ruchu w mieście
	3. Wzmocnienie integracji przestrzennej miasta - prowadzenie prac nad optymalizacją sieci komunikacyjnej i rozkładów jazdy autobusów

	<ul style="list-style-type: none"> - uruchamianie połączeń komunikacyjnych do nowopowstających osiedli mieszkaniowych - poprawa połączeń dzielnic peryferyjnych z centrum miasta i innymi jego ważnymi dzielnicami <p>4. Koordynacja rozkładów jazdy autobusów</p> <ul style="list-style-type: none"> - uruchomienie linii integrujących różne środki transportu (dworzec kolejowy z dworcem autobusowym) - utrzymanie zintegrowania rozkładów autobusowych z godzinami odjazdów pociągów - skoordynowanie rozkładów jazdy miejskich linii autobusowych umożliwiających dogodne przesiadki na węzłach przesiadkowych <p>5. Komunikacja rowerowa</p> <ul style="list-style-type: none"> - budowa nowych dróg rowerowych - wyznaczenie dróg dla rowerów w obszarze istniejącej infrastruktury - budowa parkingów rowerowych - dostosowanie obecnej infrastruktury do możliwości korzystania z rowerów - wyznaczenie turystycznych tras rowerowych
<p>3. POPRAWA STANU BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE</p>	<p>1. Poprawa bezpieczeństwa osobistego pasażerów</p> <ul style="list-style-type: none"> - montaż systemów monitoringu w pojazdach komunikacji miejskiej - montaż systemów monitoringu na najważniejszych i najczęściej uczęszczanych przystankach komunikacyjnych <p>2. Modernizacja elementów infrastruktury drogowej wpływających na bezpieczeństwo ruchu</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebudowa krzyżowań na skrzyżowania z określoną organizacją ruchu - instalacja świetlnych urządzeń sterowania ruchem na skrzyżowaniach - budowa i właściwe oznakowanie przejść dla pieszych <p>3. Promocja zrównoważonego transportu</p> <ul style="list-style-type: none"> - przygotowanie i kolportaż materiałów promujących ofertę przewoźnika transportu publicznego na terenie Ostrołki - przygotowanie i kolportaż materiałów promujących korzystanie z transportu publicznego - przeprowadzenie akcji i kampanii promocyjnych
<p>4. WZROST EKONOMIKI DZIAŁANIA TRANSPORTU</p>	<p>1. Wykorzystanie technologii informacyjnych w zarządzaniu flotą</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakupu i instalacja systemów zarządzania flotą pojazdów <p>2. Reorganizacja systemu zarządzania transportem miejskim</p> <ul style="list-style-type: none"> - przekształcenie formy prawnej działalności miejskiego zakładu komunikacyjnego <p>3. Modernizacja zaplecza techniczno-postojowego</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakup urządzeń technicznych, - budowa i modernizacja budynków, - budowa i modernizacja placu manewrowo – postojowego <p>4. Optymalizacja oferty przewoźniczej</p> <ul style="list-style-type: none"> - wzmocnienie częstotliwości obsługi głównych linii komunikacyjnych - przeprowadzenie analizy optymalizacji sieci połączeń komunikacyjnych - monitorowanie frekwencji i rentowności poszczególnych połączeń komunikacyjnych <p>5. Wykorzystanie paliw alternatywnych w transporcie</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakup pojazdów przystosowanych do stosowania paliw alternatywnych - zakup urządzeń służących do obsługi pojazdów przystosowanych do stosowania paliw alternatywnych

Źródło: Strategia rozwoju transportu zbiorowego dla m. Ostrołki na lata 2007-2013

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA OSTROŁĘKA NA LATA 2014-2023

Podstawowym celem Planu Transportowego jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi a ochroną środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiąganym poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. **Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego** – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- Cel 3. **Integracja systemu transportowego** – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 5. **Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.**

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego, są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu;
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego miasta;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego;
- zasady dostępu do infrastruktury komunikacyjnej;
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych kierunków rozwoju sieci transportu publicznego do 2023 r. należą:

CEL 1. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ

Kierunek 1.1. Usprawnienie ruchu tranzytowego w mieście poprzez budowę obwodnicy zewnętrznej Ostrołęki

Budowa obwodnicy zewnętrznej powinna być zadaniem priorytetowym, które w znacznej mierze przyczyni się do poprawy warunków życia mieszkańców miasta, powiatu i całego regionu. Zrealizowanie inwestycji jest istotne również z punktu widzenia połączeń międzynarodowych i międzywojewódzkich, ponieważ usprawni ruch tranzytowy oraz połączenia pomiędzy województwami. Budowa obwodnicy spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa w mieście poprzez ograniczenie wypadków drogowych a także przyczyni się do efektywnego prowadzenia komunikacji miejskiej. Ponadto zmniejszenie ruchu ciężkich pojazdów przyczyni się do

ograniczonej eksploatacji nawierzchni dróg i zmniejszy koszty związane z ich naprawą. Zostanie również ograniczone negatywne oddziaływanie transportu na środowisko naturalne.

Kierunek 1.2. Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej w obrębie miasta i gmin sąsiednich

Infrastruktura drogowa stanowi podstawowy element systemu transportowego, dlatego rozbudowa i modernizacja dróg przyczynia się w sposób bezpośredni do zwiększenia dostępności miasta i wpływa na odpowiednie powiązania gospodarcze. Ponadto przyczynia się do poprawy funkcjonowania transportu publicznego.

Kierunek 1.3. Budowa trzeciego mostu na Narwi

Inwestycja jest niezbędna w celu usprawnienia i poprawy jakości podróżowania po mieście. Jest ona istotna również z punktu widzenia sąsiadujących z miastem gmin oraz powiatu ostrołęckiego. Potrzebę budowy obiektu potwierdza fakt, że pozostałe mosty, przez które obecnie przebiega największy ruch w mieście wymagają remontów.

Kierunek 1.4. Otwarcie w Ostrołęce Centrum Obsługi Pasażerów (COP)

Pełna informacja i obsługa pasażera jeszcze przed podróżą decyduje o zapewnieniu dostępności transportowej. Zanim pasażer skorzysta z usług komunikacji publicznej, powinien mieć możliwość pozyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Jednym z rozwiązań jest stworzenie dogodnego punktu informacyjnego – Centrum Obsługi Pasażera.

Punkt Obsługi Pasażera powinien być zlokalizowany w centralnym rejonie miasta o dużej koncentracji środków transportu publicznego. W Ostrołęce możliwą lokalizacją jest rejon dworca autobusowego.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla pasażera, pomaga mu się przemieszczać, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

CEL 2. POPRAWA EFEKTYWNOŚCI FUNKCJONOWANIA I JAKOŚCI SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Kierunek 2.1. Nadanie priorytetu komunikacji miejskiej w głównych ciągach komunikacyjnych.

W Ostrołęce z każdym rokiem zwiększa się udział samochodów osobowych w podróżach po mieście. Wobec braku tras obwodowych zewnętrznych, obsługa ruchu tranzytowego odbywa się ulicami miejskimi.

W celu zapobiegania negatywnym zjawiskom związanym z koncentrowaniem się ruchu na głównych ciągach ulicznych należy zadbać o wzrost konkurencyjności transportu publicznego. Służy temu m.in. uprzywilejowanie komunikacji miejskiej w ruchu po mieście poprzez wprowadzenie priorytetów, takich jak:

- zatoki lub antyzatoki przystankowe, które spowalniają ruch w rejonie przystanków, a tym samym podnoszą poziom bezpieczeństwa pasażerów;
- specjalna sygnalizacja dla autobusów na skrzyżowaniach oraz na przystankach, która pozwala na sprawniejszy przejazd przez skrzyżowania oraz wyjazd z przystanków;
- detektory, pętle indukcyjne itp. urządzenia wykrywające pojazd komunikacji miejskiej i pozwalające mu na priorytetowy przejazd przed innymi uczestnikami ruchu;
- ograniczenie wjazdu do ścisłego centrum miasta pojazdów indywidualnych.

W obecnej sytuacji istnieje konieczność traktowania transportu publicznego w sposób preferencyjny. Biorąc pod uwagę wzajemne powiązanie transportu publicznego z indywidualnym, należy wychodzić naprzeciw oczekiwaniom społecznym, tak aby transport publiczny zapewniał szeroką dostępność oraz dużą niezawodność świadczonych usług (regularność i punktualność przewozów).

Kierunek 2.2. Podniesienie opłat za parkowanie w Strefie Płatnego Parkowania

Poprawa efektywności i konkurencyjności komunikacji miejskiej jest możliwa dzięki prowadzeniu restrykcyjnej polityki parkingowej. Wprowadzone opłaty za parkowanie powinny być na tyle uciążliwe, aby zachęcić do korzystania z komunikacji miejskiej. W związku z tym należy podnieść opłaty do takiego poziomu, aby cena za godzinę parkowania stanowiła przynajmniej 150 % ceny biletu jednorazowego, normalnego MZK.

Dodatkowo, dzięki zwiększeniu się rotacji pojazdów, rozwiązanie to pozwoli ograniczyć problem deficytu miejsc postojowych w mieście.

Kierunek 2.3. Prowadzenie badań marketingowych wielkości popytu na usługi komunikacji miejskiej

Aby zmiany w obsłudze komunikacyjnej mogły być opracowywane i wprowadzane w sposób gwarantujący harmonijny rozwój sieci komunikacyjnej Ostrołęki, niezbędna jest kontrola zapotrzebowania na transport publiczny za pomocą regularnie prowadzonych badań napełnień (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej w danym przekroju drogowym). Regularne prowadzenie pomiarów pozwoli dostosować ilość kursów oraz ich przebieg do zmieniających się potrzeb przewozowych, co wpłynie na zwiększenie atrakcyjności i rentowności przewozów w komunikacji miejskiej.

Kierunek 2.4. Prowadzenie badań potrzeb przewozowych i preferencji komunikacyjnych mieszkańców

Bez społecznej akceptacji dla sposobu organizacji transportu, niemożliwe jest uzyskanie istotnych efektów. Stąd organizator transportu publicznego musi wziąć pod uwagę potrzeby i oczekiwania społeczne dotyczące transportu publicznego w tym regionie.

Obserwacja funkcjonowania operatora publicznego transportu zbiorowego oraz oczekiwań społeczności lokalnej da pełen obraz omawianego zjawiska, co będzie niezwykle przydatne dla organizatora transportu publicznego.

Najlepszym sposobem na określenie potrzeb przewozowych jest prowadzenie regularnych badań preferencji komunikacyjnych. Dodatkowym, pozytywnym aspektem prowadzenia takich badań jest zwiększanie wśród mieszkańców świadomości na temat transportu publicznego oraz poczucia, że mają wpływ na warunki życia w swoim mieście.

CEL 3. INTEGRACJA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Kierunek 3.1. Poprawa skomunikowania transportu miejskiego z transportem powiatowym i dalekobieżnym

Odpowiednie ukształtowanie sieci połączeń oraz rozkładów jazdy różnych przewoźników wpłynie na poprawę funkcjonowania transportu publicznego. Rozwiązania te wzmacniają pozycję transportu publicznego, który staje się bardziej konkurencyjny w stosunku do komunikacji indywidualnej.

Na integracji korzystają przede wszystkim pasażerowie, jednak dzięki zwiększonemu popytowi jej pozytywne skutki odczuwają również wszystkie podmioty włączone we wspólny system. Poprawi się bowiem jakość

świadczonych usług, w tym prędkość i częstotliwość podróżowania, a także rentowność poszczególnych linii, wynikająca z braku potrzeby utrzymywania podwójnych połączeń.

Kierunek 3.2. Stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w rejonie Dworca Autobusowego oraz innych mniejszych węzłów przesiadkowych

Tworzenie węzłów przesiadkowych na obszarze miasta jest podstawowym sposobem integracji różnych środków transportu. Najlepszym miejscem na stworzenie Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej w Ostrołęce są okolice dworca autobusowego, położonego przy ul. Bogusławskiego 21 w centrum miasta. W okolicach dworca znajdują się przystanki MZK „Dworzec PKS Bogusławskiego”, na których zatrzymuje się 15 spośród 17 linii obsługiwanych przez MZK.

Z racji tego, że transport kolejowy odgrywa co raz mniejszą rolę w obsłudze mieszkańców miasta i regionu, a dworzec kolejowy jest oddalony od centrum miasta o ok. 5 km, stanowi on mniejszy węzeł przesiadkowy. Przy dworcu PKP zatrzymuje się 5 linii MZK.

Należy dążyć do wyznaczenia również innych ważnych punktów węzłowych na obszarze działania operatora, w których obecnie krzyżują się różne środki transportu i w których obserwuje się częste przesiadki.

Kierunek 3.3. Wprowadzenie wspólnego systemu taryfowo-biletowego z innymi operatorami i przewoźnikami

Jest to korzystne rozwiązanie zwłaszcza dla mieszkańców, którzy w podróżach do celu muszą korzystać z dwóch lub więcej środków transportu. Jest to dodatkowy aspekt, który ułatwia sprawne poruszanie się po mieście, ponieważ podróżny nie musi zapoznawać się ze skomplikowaną ofertą różnych przewoźników. Aby system ten spełniał swoje zadanie, cena wspólnego biletu powinna być niższa w porównaniu do kosztów podróży odbywanej kilkoma środkami. Wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego wymaga współpracy organizatorów różnego szczebla i przewoźników.

CEL 4. POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA I KOMFORTU

Kierunek 4.1. Likwidowanie barier architektonicznych w rejonach przystanków autobusowych i dworców

System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych, ponieważ będą oni stanowili coraz większą grupę podróżujących.

Dostosowanie systemu komunikacji publicznej do potrzeb wszystkich pasażerów, jest ważnym elementem stworzenia możliwości aktywnego realizowania swoich potrzeb przez osoby niepełnosprawne i przeciwdziałania ich wykluczeniu. Pozwala tym osobom na uzyskanie zaradności osobistej i samodzielności. Ma to również istotne znaczenie dla kształtowania w społeczeństwie właściwych postaw niezbędnych w procesie integracji z osobami niepełnosprawnymi.

Jednak nawet najlepsze rozwiązania zapewniające dostęp osobom o ograniczonych zdolnościach ruchowych wprowadzane w autobusach nie spowodują poprawy sytuacji tych osób, jeśli infrastruktura przystankowa i drogowa nie będzie dostosowana do ich potrzeb. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji miejskiej poprzez zlikwidowanie przeszkód w drodze na przystanek, takich jak:

- przeszkody przestrzenne:
 - obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie - azyle na przejściach dla pieszych,

- odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliższej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe;
- przeszkody organizacyjne:
 - lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa - miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
 - czytelna informacja pasażerska na przystanku;
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji miejskiej:
 - bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
 - przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
 - przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Kierunek 4.2. Modernizacja infrastruktury przystankowej

Na poczucie bezpieczeństwa pasażerów wpływa odpowiednia lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Rozwiązaniem przystankowym ograniczającym niebezpieczeństwo do niezbędnego minimum, szczególnie w rejonie szpitali, czy szkół, jest tzw. bezpieczny przystanek, czy tzw. antyzatoka.

W ramach remontu lub budowy ulic, oprócz wprowadzenia bezpiecznych przystanków, dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów należy również m.in.:

- zapewnić podwyższenie peronów przystankowych do poziomu pierwszego stopnia w autobusie, by zniwelować różnicę wysokości,
- wyznaczyć strefy wejściowe dla osób niewidomych dzięki specjalnej nawierzchni na wysokości pierwszych drzwi autobusu,
- zapewnić długość przystanku umożliwiającą zatrzymanie się autobusu w tej samej odległości od peronu przystankowego na całej długości pojazdu,
- umożliwić sprawny dojazd autobusu na przystanek (np. wykorzystanie przez autobus do jazdy na wprost na przystanek pasa do skrótu w prawo -o ile przystanek jest zatoką otwartą itp.) i włączenie się z przystanku do ruchu (np. dodatkowy sygnalizator świetlny wstrzymujący ruch, gdy autobus rusza z przystanku itp.).

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

CEL 5. OGRANICZENIE NEGATYWNEGO WPŁYWU TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO NATURALNE I WARUNKI ŻYCIA

Kierunek 5.1. Wprowadzanie ekologicznego i niskoemisyjnego taboru

Rozwój transportu publicznego w Ostrołęce zmierza do jak największego ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska i zmniejszenia poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych. Inwestowanie w nowoczesny tabor powoduje znaczne ograniczenie produkcji spalin zanieczyszczających powietrze. Wybierając transport zbiorowy, pasażerowie przyczyniają się do ograniczenia często występującego w mieście smogu.

Ekologiczny transport zbiorowy to także odpowiednie wykorzystanie pojemności autobusu do natężenia ruchu pasażerów na danej relacji poprzez zastosowanie autobusów odpowiedniej wielkości - mini, standard czy wielkopojemne. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd - oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Transport zbiorowy ma być przeciwwagą do rozwoju motoryzacji indywidualnej, szczególnie w najbardziej zatłoczonych punktach. Spowoduje to mniejsze skutki w zakresie hałasu i zapylenia w mieście, a także poprawi ogólną jakość życia w nim.

Kierunek 5.2. Ograniczenie natężenia ruchu w mieście

Należy dążyć do ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko poprzez:

- wyprowadzenie ruchu ciężkiego z terenów śródmiejskich, mieszkalnych i skierowanie go na drogi tranzytowe.;
- ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej;
- poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej.

Wspomniane działania w bezpośredni sposób wpływają na poprawę jakości życia mieszkańców, dzięki ograniczeniu hałasu oraz emisji spalin. Przeciwdziałają również degradacji obszarów zieleni czynnych biologicznie i zanieczyszczeniom powierzchni i wód opadowych.

Kierunek 5.3. Poprawa warunków jazdy rowerem poprzez tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów

Należy dążyć do rozbudowy istniejącego układu ścieżek rowerowych tak, aby tworzyła spójny i bezpieczny system na obszarze miasta, zintegrowany z innymi środkami transportu. Tworzenie ciągów komunikacyjnych dla rowerów przyczynia się do realizowania zasady zrównoważonego rozwoju poprzez promocję ekologicznych form przemieszczania się. Ruch rowerowy stanowi bowiem alternatywę dla pojazdów samochodowych, zwłaszcza na krótkich odcinkach i przede wszystkim w centrum miasta. Aby sprzyjać rozwojowi tego elementu systemu transportowego, oprócz odpowiedniej infrastruktury, należy zapewnić możliwość przewożenia rowerów środkami komunikacji zbiorowej oraz wprowadzić na większą skalę parkingi dla rowerów w miejscach ułatwiających zmianę środka transportu.

Kierunek 5.4. Prowadzenie działań promujących transport publiczny

Ekologia w transporcie zbiorowym to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego w dojazdach do pracy, szkoły oraz do centrum miasta zamiast własnego transportu indywidualnego. Cel ten osiągnąć można poprzez działania zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej a także odpowiednie działania promocyjne.

Uzależnienie mieszkańców od prywatnych środków transportu prowadzi do nadmiernego zagęszczenia ruchu na ulicach miast i występowania kongestii, jak również przekłada się na pogorszenie stanu zdrowia jednostek poprzez niemal zupełną rezygnację z ruchu na świeżym powietrzu. Zaś z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju, obecny wzrost wykorzystania prywatnych środków transportu w zaspokajaniu potrzeb transportowych postrzegany jest jako newralgiczna bariera, wyraźnie ograniczająca szansę na poprawę jakości życia ludności mieszkającej w miastach.

Należy zatem budzić świadomość społeczną poprzez kampanie promujące korzystanie z publicznych środków transportu z wykorzystaniem plakatów, ulotek a także autorytetu znanych i cenionych powszechnie osób. W ten sposób zachowania wspierające ekologiczny transport zbiorowy zaczęłyby być kojarzone przez przeciętnego człowieka z czymś modnym, powszechnym i pozytywnie budującym jego wizerunek.

Dodatkowym aspektem, który może wpłynąć na zmianę zachowań komunikacyjnych podróżujących, jest uświadomienie mieszkańcom, że koszt przejazdu samochodem osobowym w porównaniu z kosztem przejazdu środkiem transportu publicznego jest zdecydowanie wyższy. Należy zatem rozpowszechnić informacje zestawiające koszt paliwa oraz cen biletów w skali miesiąca. Ponadto, do opłat związanych z poruszaniem się po mieście samochodem, trzeba doliczyć koszt eksploatacji pojazdu oraz opłaty za parkingi.

Realizacja celów założonych w Planie transportowym przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności i atrakcyjności transportu publicznego w Ostrołęce, co spowoduje zahamowanie tendencji spadkowej ilości osób korzystających z niego. Ważnym elementem jego poprawy będą inwestycje zrealizowane w ramach drugiego projektu finansowanego ze środków UE. To pozwoli podnieść jakość i komfort podróży. Dlatego w drugim okresie prognozowania, czyli po roku 2020 jest planowany lekki wzrost podróży komunikacją miejską.

Przewiduje się, że zewnętrzny układ transportu publicznego w dalszym ciągu oparty będzie na sieci połączeń drogowych operatorów wyższego szczebla i przewoźników prywatnych. Kierunki rozwoju tego segmentu podaży usług przewozów o charakterze użyteczności publicznej, zostaną określone w Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Mazowieckiego.

W okresie planowania (do 2023 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

- regularne prowadzenie badań marketingowych, dotyczących:
 - a. wielkości popytu;
 - b. przekrojowej struktury popytu;
 - c. rentowności kursów wykonywanych poza granice miasta.
- przeprowadzone zostaną kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Ostrołęki, których wyniki stanowiąc będą wytyczne dla kształtowania oferty przewozowej i określania wymogów technicznych w stosunku do taboru operatora,
- rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych,
- realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych.

W przypadku nowych, rozwijających się rejonów korytarze główne i podstawowe komunikacji publicznej wraz z lokalizacją przystanków powinny być przewidziane w planie zagospodarowania przestrzennego. Zaplanowane powinny być również odpowiednie pętle autobusowe, umożliwiające bezpieczne manewrowanie oraz postój autobusów. Wytyczane w korytarzach głównych ulice powinny posiadać pasy ruchu wyłącznie dla autobusów oraz stwarzać możliwość zorganizowania ścieżek rowerowych wzdłuż ulic.

Podsumowując, zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wielu różnorodnych zadań, które zostały określone w rozdziale 6.3, dotyczącym zasad organizacji rynku przewozów oraz poprzez podnoszenie standardów jakości świadczonych usług wskazanych w rozdziale 7.

Realizacja *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrołęka na lata 2014-2023* przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności komunikacji miejskiej poprzez:

- usprawnienie jej funkcjonowania,
- wykształcenie nowoczesnych i wygodnych węzłów integracyjnych oraz punktów obsługi pasażera,

- skrócenie czasów podróży,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podniesienie komfortu podróżowania, estetyki i czystości pojazdów,
- zwiększenie liczby pojazdów przystosowanych do przewozu osób niepełnosprawnych,
- integrację komunikacji miejskiej z transportem indywidualnym,
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych,
- stabilny system finansowania transportu publicznego.

W poniższej tabeli przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w mieście Ostrołęka umożliwiającymi bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.

Tabela 24. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym

Zakres działania	Sposób oceny realizacji
INTEGRACJA	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zintegrowany Węzeł Wymiany Pasażerskiej ➤ Funkcjonowanie innych punktów przesiadkowych ➤ Zintegrowane rozkłady jazdy komunikacji miejskiej z innymi przewoźnikami ➤ Wspólny system taryfowo-biletowy
KOSZT	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pojemność pojazdów dostosowana do wielkości potoków podróżnych ➤ Relacja ceny biletu miesięcznego do jednorazowego ➤ Wskaźnik odpłatności usług (%) ➤ Poziom pokrycia kosztów przez rekompensatę (%) ➤ Przychody z płatnej strefy parkowania (zł) ➤ Przychody z innych źródeł (powierzchnia reklamowa, przystanki itp.)
DOSTĘPNOŚĆ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gęstość przystanków na 1 km² ➤ Liczba przystanków funkcjonujących w oparciu zasadę „bez barier” ➤ Funkcjonowanie Centrum Obsługi Pasażera ➤ Informacja dynamiczna
JAKOŚĆ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Priorytety w ruchu dla komunikacji miejskiej ➤ Kompleksowe badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań transportowych ➤ Częstotliwość kursowania (min.) ➤ Punktualność (%) ➤ Czas podróży (min.) ➤ Udział przystanków wyposażonych w wiaty (%)
OCHRONA ŚRODOWISKA	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wiek taboru (%) ➤ Udział pojazdów ekologicznych i niskoemisyjnych(%) ➤ Obwodnica miasta

Załącznik 2. Bibliografia

Źródła:

1. Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
2. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)
3. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006- 2025
4. Strategia Rozwoju Miasta Ostrołęki do roku 2020
5. Strategia Rozwoju Transportu Zbiorowego dla M. Ostrołęka na lata 2007-2013
6. Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku
7. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego
8. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ostrołęki
9. Program Ochrony Środowiska Województwa Mazowieckiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy do 2018, Warszawa 2012
10. Program Ochrony Powietrza dla strefy mazowieckiej, w której zostały przekroczone poziomy dopuszczalne pyłu zawieszonego pm10 i pyłu zawieszonego pm2,5 w powietrzu
11. Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Mazowieckim. Raport za rok 2013
12. Program Państwowego Monitoringu Środowiska Województwa Mazowieckiego na lata 2010-2012, Warszawa 2009
13. Program Ochrony Środowiska Miasta Ostrołęki na lata 2013-2016 z perspektywą do 2020 roku

Literatura:

2. Starowicz W., Ekspertyza: Koncepcja rozwoju transportu publicznego w miastach, Politechnika Krakowska, Zakład Organizacji i Ekonomiki Transportu, Kraków 2010
3. Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich, Ministerstwo Infrastruktury i Transportu, grudzień 2013
4. Zych F., Transport w miastach – odniesienia do strategii zrównoważonego rozwoju, System Analiz Samorządowych, Katowice/Poznań 2009

Źródła internetowe:

1. www.ostroleka.pl
2. www.mzk.ostroleka.pl
3. www.mazovia.pl
4. www.stat.gov.pl
5. www.wios.warszawa.pl

Spis map

Mapa 1. Miasto Ostrołęka na tle województwa i powiatu	6
Mapa 2. Najważniejsze obiekty użyteczności publicznej w Ostrołęce	10
Mapa 3. Miasto i gminy na tle powiatu ostrołęckiego.....	11
Mapa 4. Układ drogowy w Ostrołęce.....	21
Mapa 5. Linia nr 1.....	37
Mapa 6. Linia nr 2.....	37
Mapa 7. Linia nr 3.....	38
Mapa 8. Linia nr 4.....	38
Mapa 9. Linia nr 5.....	39
Mapa 10. Linia nr 7.....	39
Mapa 11. Linia nr 8.....	40
Mapa 12. Linia nr 9.....	40
Mapa 13. Linia nr 12.....	41
Mapa 14. Linia nr 13.....	41
Mapa 15. Linia nr 15.....	42
Mapa 16. Linia nr 17.....	42
Mapa 17. Linia nr 18.....	43
Mapa 18. Linia nr 21.....	43
Mapa 19. Linia nr 22.....	44
Mapa 20. Obszar objęty Strefą Płatnego Parkowania.....	56

Spis tabel

Tabela 1. Publiczne placówki oświatowe w Ostrołęce prowadzone przez Miasto Ostrołęka w 2014 roku.....	9
Tabela 3. Liczba ludności w miastach na prawach powiatu województwa mazowieckiego w latach 2005-2012	15
Tabela 4. Ruch naturalny w Ostrołęce w latach 2005-2012.....	16
Tabela 5. Liczba dzieci i uczniów w Ostrołęce w latach szkolnych w podziale na poszczególne typy szkół.....	16
Tabela 6. Sytuacja demograficzna w gminach sąsiadujących z Ostrołęką	17
Tabela 7. Podmioty gospodarki narodowej wpisane do rejestru REGON wg wybranych sekcji PKD w 2013 r. ...	18
Tabela 8. Przebieg dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze Miasta Ostrołęka	22
Tabela 9. Ścieżki rowerowe i ciągi pieszo-rowerowe w Ostrołęce.....	24
Tabela 10. Liczba pojazdów samochodowych zarejestrowanych w Ostrołęce oraz w powiecie ostrołęckim w latach 2009-2012.....	25
Tabela 11. Przebieg linii obsługiwanych przez MZK sp. z o.o. w Ostrołęce.....	29
Tabela 12. Wykaz autobusów Miejskiego Zakładu Komunikacji Sp. z o.o. w Ostrołęce (na dzień 23.06.2014)....	30
Tabela 13. Liczba wozokilometrów wykonywanych rocznie w latach 2010-2013	32
Tabela 14. Liczba biletów sprzedanych w latach 2009-2012 przez MZK sp. z o.o.....	32
Tabela 15. Ocena funkcjonowania komunikacji miejskiej.....	50
Tabela 16. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Mieście Ostrołęka	51
Tabela 17. Postulaty przewozowe określające pożądany standard usług	61
Tabela 18. Klasyfikacja stref dla zanieczyszczeń mających określone poziomy dopuszczalne i docelowe na terenie miasta Ostrołęka w 2010 roku.....	69
Tabela 19. Wielkość środków finansowych przeznaczanych na transport publiczny w latach 2004-2013.....	72
Tabela 20. Finansowanie usług komunikacji miejskiej w Ostrołęce.....	73
Tabela 21. Dynamika cen biletów i inflacji.....	73
Tabela 22. Rentowność linii komunikacyjnych w 2013 roku.....	74
Tabela 23. Zadania dotyczące transportu zbiorowego określone w Strategii Rozwoju Miasta Ostrołęki	78
Tabela 24. Cele strategiczne w ramach Strategii rozwoju transportu zbiorowego dla m. Ostrołęka na lata 2007-2013	79
Tabela 25. Mierniki realizacji postulatów zawartych w Planie Transportowym	88

Spis wykresów

Wykres 1. Saldo migracji w miastach na prawach powiatu województwa mazowieckiego w latach 2005-2012	15
Wykres 2. Liczba ludności według grup wiekowych w latach 2005-2012 w mieście Ostrołęka	17
Wykres 3. Struktura wiekowa autobusów	30
Wykres 4. Prognoza liczby mieszkańców Ostrołęki do 2025 roku	33
Wykres 5. Płeć respondentów	46
Wykres 6. Wiek respondentów	46
Wykres 7. Status zawodowy respondentów	47
Wykres 8. Wykształcenie respondentów	47
Wykres 9. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu	48
Wykres 10. Przyczyna wyboru środka transportu	48
Wykres 11. Częstotliwość podróżowania	49
Wykres 12. Cel podróży	49
Wykres 13. Propozycje usprawnienia funkcjonowania komunikacji miejskiej	50

Spis załączników

Załącznik 1. Kwestionariusz ankietowy- wzór	89
Załącznik 2. Bibliografia	90