

2.4 System komunikacji publicznej

2.4.1 Charakterystyka przewoźników

System komunikacji zbiorowej w Łomży jest oparty na komunikacji autobusowej. Usługi wobec ludności świadczą:

- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK) oraz
 - PKS Łomża, która obsługuje połączenia do 65 miejscowości (ok. 265 odjazdów dziennie).
- Na podstawie ankiety przeprowadzonej wśród 396 mieszkańców miasta (marzec 2004) stwierdzono, że przeciętnie w ciągu doby 42% podróży niepieszych odbywanych jest komunikacją autobusową¹, w tym:

- 37% autobusami MPK;
- 3% autobusami pracowniczymi;
- 2% autobusami innych przewoźników.

Udział podróży komunikacją autobusową wzrasta w godzinach ruchu szczytowego. W szczycie porannym 53% podróży niepieszych odbywanych jest autobusami, w tym 48% autobusami MPK.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łomży jest zakładem budżetowym, świadczącym usługi przewozowe komunikacją autobusową na terenie miasta oraz jego strefy podmiejskiej. Łączna liczba pasażerów przewożonych w ciągu roku sięga 6,4 mln osób, a roczna praca przewozowa wynosi nieco ponad 2,43 mln wozokilometrów, w tym:

- 1,93 mln wozokilometrów (około 80 %), w granicach administracyjnych miasta,
- 0,50 mln wozokilometrów (około 20 %), poza granicami administracyjnymi miasta.

Usługi przewozowe w strefie podmiejskiej świadczone są przez MPK w Łomży na podstawie porozumień międzygminnych, zawieranych pomiędzy Miastem Łomża (reprezentowanym przez Prezydenta Miasta) oraz poszczególnymi gminami (reprezentowanymi przez Wójtów). W ramach porozumień gminy powierzają Miastu Łomża prawa i obowiązki związane ze świadczeniem usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, w tym określanie przez MPK przebiegów linii, cen biletów oraz regulaminu przewozów. Miasto Łomża może odstąpić od realizacji porozumień jeśli przychody z przewozów na terenie danej gminy nie pokrywają kosztów, a brak jest dotacji gminnych na ten cel.

Przedsiębiorstwo MPK zatrudnia ogółem 132 osoby (w przeliczeniu na pełne etaty), w tym:

- 23 pracowników umysłowych (około 17 % ogólnego stanu zatrudnienia),
- 72 kierujących autobusami (około 55 %),
- 17 pracowników zajezdni (około 13 %),
- 20 pracowników warsztatów naprawczo-remontowych (około 15 %).

W 2002 r. wpływy ze sprzedaży biletów były na poziomie 4,63 mln zł, a wielkość dotacji budżetowej ze strony miasta wyniosła – 2,3 mln zł. Łączne wpływy z biletów, reklam i wynajmu wyniosły ok. 7,25 mln. Oznacza to, że:

- poziom subsydiowania funkcjonowania działalności MPK stanowi 50% poziomu wpływów ze sprzedaży usług przewozowych, a
- przeciętny wpływ z biletu wynosi 73 groszy, przy dotacji do biletu na poziomie 36 groszy (tabela. 2.2)

¹ pozostałe 56% podróży odbywanych jest samochodami a 2% podróży rowerami.

Tabela 2.2 Wpływy z biletów MPK w Łomży (rok 2002)

Liczba pasażerów w skali roku	6 373 467
Wpływy z biletów	4 629 300 zł
Wpływ z biletów w przeliczeniu na pasażera	0,73 zł
Dotacja do biletu	0,36 zł

Poziom dotacji do przewozów komunikacją autobusową należy uznać za dość typowy, niższy niż np. w Ostrołęce – 41% (wpływy z biletów 5,5 mln zł a dotacja na poziomie 1,9 mln zł), a wyższy niż w Tomaszowi Maz. – 16% (wpływy z biletów 5,5 mln zł a dotacja 1,1 mln zł).

2.4.2 Układ i liczba linii autobusowych,

W Łomży funkcjonuje 16 linii autobusowych o łącznej długości wynoszącej 239 km, w tym:

- 6 linii obsługujących wyłącznie tereny położone w granicach miasta,
- 10 linii obsługujących głównie tereny położone w granicach miasta i równocześnie wybrane obszary strefy podmiejskiej.

Łączna długość tras, przez które przebiegają linie autobusowe obsługiwane przez MPK wynosi 82,9 km. Niemal wszystkie linie (oprócz linii nr 11) przebiegają przez Pl. Kościuszki, stanowiący główny węzeł lokalnej komunikacji zbiorowej w mieście (fot. 29 i 30). Trasy linii autobusowych przebiegają niemal wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta: Al. Legionów (13 linii), Al. Piłsudskiego (10 linii), ul. Poznańska (5 linii), ul. Wojska Polskiego (5 linii), ul. Zawadzka (5 linii), Szosa Zambrowska (5 linii).



Fot. 29 Pl. Kościuszki – strona wschodnia



Fot. 30 Pl. Kościuszki – strona zachodnia

Liczba i układ linii wskazują, że jednym z głównych kryteriów ich planowania było zapewnienie jak najwyższego wskaźnika bezpośredniości połączeń i minimalizacja liczby przesiadek dokonywanych przez pasażerów. Z tego punktu widzenia system taki należy ocenić jako przyjazny pasażerom. Z drugiej jednak strony cechuje się zwiększonymi kosztami eksploatacji transportu zbiorowego, co jest związane głównie ze zwiększonym zapotrzebowaniem na tabor oraz zwiększonym zużyciem paliwa. System taki ze względu na liczbę i układ linii jest także stosunkowo nieczytelny dla przyjezdnych.

Zazwyczaj ujemnym skutkiem tak zbudowanego układu linii autobusowych jest także stosunkowo długi czas jazdy pasażerów. Na podstawie ankiety przeprowadzonej na próbie 396 mieszkańców miasta czas ten oszacowano na 24 minuty, o 9 minut dłuższy niż w przypadku podróży samochodowych.

2.4.3 Dostępność przystanków

W układzie komunikacji autobusowej obsługiwanej przez MPK usytuowano 113 przystanków. Liczba oraz rozmieszczenie przystanków jest dostosowana do zagospodarowania przestrzennego obsługiwanych obszarów miasta, co oznacza zadawalającą dostępność układu komunikacyjnego dla użytkownika.

Średni czas dojścia pieszego od miejsca rozpoczynania podróży do przystanku oraz od przystanku do celu podróży nie przekracza 4 min. Przeciętna odległość przemieszczeń pieszych w podróżach komunikacją zbiorową wynosi ok. 300m.

Standard wyposażenia przystanków jest dość zróżnicowany, chociaż generalnie stanowi jeden z poważniejszych mankamentów komunikacji zbiorowej miasta. Szczególne zastrzeżenia mogą budzić:

- rodzaj, stan techniczny i czystość wiat przystankowych, w wielu przypadkach także brak wiat;
- stan techniczny chodników w obrębie przystanków i dojść do przystanków (nierówna nawierzchnia, popękane płyty chodnikowe);
- stan techniczny nawierzchni w obrębie zatok przystankowych.



Fot. 31 Przystanek na ul. Legionów przy dworcu PKS. Widoczne nierówności chodnika i jezdni



Fot. 32 Przystanek na ul. Legionów. Przykład stosowanej wiaty przystankowej

Szczególne znaczenie dla funkcjonowania systemu transportu zbiorowego ma rejon skrzyżowania ulic al. Legionów i Sikorskiego w sąsiedztwie którego zlokalizowano dworzec autobusów PKS i nieczynny dworzec PKP. Stopień integracji miejskiego systemu transportowego i systemu dalekobieżnej komunikacji autobusowej należy uznać jednak za niewystarczający. Podstawowe problemy to:

- znaczna powierzchnia dworca PKS, którego rozległość zmusza do pokonywania znacznych odległości np. pomiędzy kasami biletowymi i licznymi peronami;
- duża odległość od dworca autobusowego do niektórych przystanków MPK – szczególnie w kierunku centrum miasta (przystanek na Al. Legionów odległy o ok. 200m);
- występowanie licznego nielegalnego parkowania w otoczeniu dworca oraz drobnego handlu utrudniającego poruszanie się;
- brak możliwości bezpiecznego pozostawienia rowerów.

2.4.4 Częstotliwość kursowania autobusów na liniach komunikacyjnych

Linie komunikacyjne są bardzo zróżnicowane pod względem częstotliwości kursowania autobusów. Przyjmując za podstawę rozkład jazdy autobusów zatrzymujących się na przystanku Pl. Kościuszki – 1, wśród ogółu linii można wyróżnić:

- 2 linie (nr 8 i 10) o wysokiej (6 wozów/godz) częstotliwości w godzinach szczytu i (4–5 wozów/godz) częstotliwości w godzinach pozaszczytowych;
- 1 linię (nr 2) o przeciętnej (3–4 wozy/godz w godzinach szczytu i 2–3 wozy/godz w godzinach pozaszczytowych) częstotliwości kursowania wozów w ciągu całego dnia;
- 1 linię (nr 13) o przeciętnej (3–4 wozy/godz) częstotliwości kursowania autobusów w godzinach szczytu i bardzo niskiej (0–1 wóz/godz) częstotliwości w godzinach pozaszczytowych;
- linie pozostałe, o niskich (1–2 wozy/godz) częstotliwościach kursowania autobusów w ciągu całego dnia.

Linie nr 8 i 10, o najwyższej częstotliwości kursowania wozów w dni powszednie, soboty i niedziele, są liniami obsługującymi wyłącznie rejon położony w granicach miasta i mają następujące przebiegi:

Linia nr 8:

Nowogrodzka – Sikorskiego – Wojska Polskiego – Pl. Kościuszki – St. Rynek – Szosa Zambrowska – Piłsudskiego – Legionów – Polowa – St. Rynek – Pl. Kościuszki – Wojska Polskiego – Nowogrodzka/Bazar

Linia nr 10:

Grabówka – Nowogrodzka – Pl. Kościuszki – St. Rynek – Polowa – Legionów – Piłsudskiego – Szosa Zambrowska - - St. Rynek – Pl. Kościuszki – Nowogrodzka

Linie te, przebiegając przez wiele osiedli mieszkaniowych (osiedla: Nowa Łomżyca, Skowronki, Młodych, Parkowe, Słoneczne, Bohaterów Monte Cassino, Medyk, Mazowieckie, Górka Zawadzka, Armii Krajowej, Konstytucji, Jantar) oraz centrum miasta obsługują potrzeby przewozowe przeważającej części jego mieszkańców. Na podkreślenie zasługuje dążenie osób opracowujących rozkłady jazdy wozów na tych liniach do prowadzenia rytmicznej obsługi, tzn. zachowania równych odstępów czasu między przyjazdami wozów na przystanki. Uwaga ta odnosi się również do rozkładu jazdy autobusów na linii nr 2.

Rozkłady jazdy na dwóch liniach (nr 3 i 17) przewidują kursowanie autobusów tylko w dni nauki szkolnej i są dostosowane do godzin rozpoczynania i kończenia zajęć szkolnych.

Rozkłady jazdy zawierają także specjalnie oznaczone kursy (w tym wszystkie na linii nr 5) realizowane przez autobusy niskopodłogowe.

Przeciętna prędkość eksploatacyjna wynosi 18,72 km/godz i jest np. porównywalna z prędkością eksploatacyjną taboru użytkowanego przez MZK Tomaszów Maz. Jest także wyższa lub znacznie wyższa w porównaniu do prędkości eksploatacyjnej osiągniętej przez:

- MZK Biała Podlaska (16,81 km/godz.),
- MZK Ełk (14,9 km/godz.) czy
- MZK Ostrołęka (15,72 km/godz.).

2.4.5 System taryfowy

System taryfowy obejmuje:

- bilety jednorazowe, miesięczne oraz abonamentowe (normalne i ulgowe), uprawniające do przejazdów w granicach administracyjnych miasta,
- bilety jednorazowe oraz miesięczne (normalne i szkolne), uprawniające do korzystania z linii podmiejskich.

Na mocy uchwały Rady Miejskiej Łomży obowiązują następujące ceny biletów za przejazdy w granicach administracyjnych miasta:

- bilety jednorazowe:
 - normalny: 1,80 zł,
 - ulgowy: 0,90 zł,
- bilety miesięczne:
 - na jedną linię: 56 zł – bilet normalny, 28 zł – bilet ulgowy (około 31 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),
 - na dwie linie: 62 zł – bilet normalny, 31 zł – bilet ulgowy (około 34 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),
 - na wszystkie linie: 66 zł – bilet normalny, 33 zł – bilet ulgowy (około 37 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),
- bilety abonamentowe (około 5,6 razy więcej niż cena biletu jednorazowego) uprawniające do 6 przejazdów:
 - normalny: 10,20 zł
 - ulgowy: 5,10 zł

W systemie taryfowym obowiązującym pasażerów podróżujących w granicach administracyjnych miasta cena biletu ulgowego stanowi zawsze 50 % ceny odpowiadającego mu biletu normalnego. System taryfowy przewiduje 4 kategorie osób uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych, oraz 14 kategorii osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych.

Poziom cen biletów uprawniających do korzystania z linii obsługujących strefę podmiejską jest zróżnicowany i zależy od trasy przejazdu (bilety normalne jednorazowe w cenach od 1,80 do 5,40 zł) Zróżnicowany jest również poziom ulg w cenach biletów szkolnych. Do przejazdów bezpłatnych na omawianych liniach uprawnione są 4 kategorie osób.

Opłata dodatkowa za jazdę bez ważnego biletu wynosi 85 zł, natomiast opłata dodatkowa za przewożenie przedmiotów przekraczających wymiarem 120 cm lub zwierząt bez ważnego biletu wynosi 34 zł.

2.4.6 Tabor komunikacyjny i jego wykorzystanie

Według stanu na dzień 1.01.2004 r. Zakład Budżetowy MPK w Łomży dysponuje 50 autobusami 5 typów:

- 24 autobusy Jelcz M-11,
- 1 autobus Autosan H 9-21,
- 11 autobusów Autosan H 9-35,
- 6 autobusów Jelcz M-120,
- 8 autobusów Volvo 7000.

Wśród autobusów eksploatowanych przez MPK dominują wozy stare, używane przez co najmniej 15 lat (łącznie 24 wozy – 48 % stanu inwentarzowego). Struktura wiekowa taboru autobusowego jest następująca:

- 4 wozy w wieku 17 lat,
- 23 wozy w wieku 14-16 lat,
- 9 wozów w wieku 11-12 lat,
- 6 wozów w wieku 7-9 lat,
- 8 wozów w wieku poniżej 4 lat.

Oznacza to, że średni wiek taboru autobusowego eksploatowanego przez MPK w Łomży wynosi 12 lat.



Fot. 33 Wygląd taboru o długim okresie eksploatacji



Fot. 34 Nowoczesny autobus marki Volvo 7000

Do obsługi komunikacji średnio w dobie wykorzystywanych jest 36 autobusów. Wskaźnik wykorzystania taboru komunikacyjnego jest dość niski i wynosi około 73,5 %. W porównaniu z innymi miastami podobnej wielkości, położonymi w tym samym rejonie kraju, jest on:

- znacznie niższy niż w MZK Ostrołęka, gdzie wynosi 83,3%
- porównywalny z MZK Tomaszów Maz, gdzie wynosi 75,6%,
- wyższy niż w MZK Biała Podlaska (65,7%) oraz MZK Ełk (69,0%).

Stopień wykorzystania taboru na liniach komunikacyjnych ilustrują wielkości zestawione w tabeli 2.3.

Tabela 2.3 Liczby przewożonych pasażerów w komunikacji autobusowej – na podstawie pomiarów napelnienia wozów (marzec 2003 r.)

Nr linii	Data pomiaru	Liczba obserwowanych kursów	Okres obserwacji (godziny rozpoczęcia obserwowanych kursów)	Ogólna liczba przewiezionych pasażerów	Maksymalna liczba pasażerów w kursie	Przeciętna liczba pasażerów w 1 kursie
1	10.03.2003	4	4.00 – 6.20	46	29	11
1	4.03.2003	12	6.20 – 12.50	450	96	38
1	14.03.2003	12	12.50 – 20.00	388	61	32
1	14.03.2003	14	14.35 – 22.50	406	60	29
1	4.03.2003	10	5.05 – 10.50	319	108	32
2	11.03.2003	12	5.15 – 12.40	409	90	34
2	17.03.2003	12	6.20 – 13.45	421	89	35
2	18.03.2003	13	14.25 – 22.05	348	81	27
2	19.03.2003	12	13.20 – 20.35	208	41	18
2	19.03.2003	11	14.25 – 20.50	267	63	25
2	20.03.2003	12	6.20 – 13.45	381	70	32
2	21.03.2003	12	5.15 – 12.40	379	63	32

2	21.03.2003	12	13.20 – 20.35	209	43	18
3	5.03.2003	14	6.30 – 14.30	363	62	26
4	7.03.2003	8	6.05 – 7.05, 11.50 – 17.05	267	92	33
4	14.03.2003	10	15.20 – 22.30	180	38	18
4	5.03.2003	8	7.02 – 13.40	368	52	46
5	18.03.2003	12	6.35 – 14.05	386	49	32
5	20.03.2003	12	4.10 – 11.20	295	60	25
5	17.03.2003	11	12.05 – 19.15	298	45	27
5	b. d.	10	14.50 – 22.00	145	28	15
7	b. d.	12	5.15 – 8.30, 14.00 – 17.10	286	82	29
8	18.03.2003	9	14.17 – 21.22	573	104	64
8	24.03.2003	9	13.07 – 21.02	567	114	63
8	26.03.2003	9	6.42 – 13.37	759	120	85
8	25.03.2003	9	6.22 – 14.07	776	113	87
8	25.03.2003	9	14.27 – 21.47	566	142	63
8	21.03.2003	9	4.32 – 11.37	526	115	59
8	b. d.	9	12.27 – 19.32	655	92	73
8	b. d.	9	5.52 – 8.37, 13.47 – 17.32	613	134	68
9	6.03.2003	10	5.25 – 9.23, 13.40 – 16.03	340	57	34
9	6.03.2003	10	4.50 – 12.18	342	83	34
9	b. d.	2	12.05 – 12.58	57	33	29
9	14.03.2003	10	13.05 – 20.33	442	60	44
10	20.03.2003	9	5.45 – 8.32, 13.40 – 17.15	482	101	54
10	25.03.2003	9	12.20 – 19.25	562	108	62
10	21.03.2003	9	4.25 – 11.30	672	171	75
10	b. d.	9	14.10 – 21.10	426	80	48
10	27.03.2003	9	6.25 – 13.20	765	147	85
10	26.03.2003	9	15.10 – 22.05	360	109	40
10	24.03.2003	10	7.07 – 14.20	957	127	96
10	28.03.2003	9	13.50 – 20.50	518	100	58
10	25.03.2003	9	6.15 – 13.00	900	140	100
11	11.03.2003	5	5.15 – 6.10, 13.25 – 15.05	90	29	24
12	12.03.2003	11	5.35 – 8.50, 14.00 – 16.50	340	82	31
13	11.03.2003	4	8.10 – 9.35	117	67	30
13	19.03.2003	13	6.10 – 15.38	437	73	34
13	18.03.2003	13	5.20 – 7.38, 12.25 – 16.30	436	63	34
13	10.03.2003	2	8.45 – 9.00	46	40	23
13	19.03.2003	13	6.20 – 7.29, 13.30 – 18.50	357	48	28
13	14.03.2003	13	6.10 – 16.39	482	82	37
14	10.03.2003	8	7.02 – 8.25, 15.05 – 16.05	171	62	22
15	13.03.2003	8	5.10 – 8.00, 13.10 – 16.10	315	104	40
15	5.03.2003	1	14.25	25	25	25
15	7.03.2003	2	6.15 – 6.55	97	97	48
15	13.03.2003	8	5.40 – 13.00	348	116	44
15	13.03.2003	8	14.05 – 21.15	271	122	34
16	12.03.2003	12	5.35 – 15.32	322	90	27
17	b. d.	2	8.10 – 9.10	65	47	33
17	11.03.2003	8	6.25 – 7.15, 12.10 – 16.25	311	78	39

Dane te wskazują na wysoki stopień wykorzystania taboru obsługującego linie nr 8 i nr 10. Pozostałe linie wykazują znacznie niższy stopień wykorzystania taboru, przy czym dokładniejsza analiza potoków pasażerskich wskazuje na występowanie w ciągu dnia kilku kursów wyraźnie różniących się od pozostałych ze względu na znaczny, krótkookresowy wzrost liczby pasażerów w kursie (głównie w okresach rozpoczynania i kończenia pracy oraz nauki w szkołach).

2.4.7 Zaplecze techniczne MPK

Administracja wraz z zapleczem technicznym MPK w Łomży mieści się przy ul. Spokojnej 9. Na tym terenie znajduje się:

- budynek administracyjno-socjalny,
- parking dla autobusów,
- infrastruktura związana z obsługą i remontami taboru (stacja paliw, myjnia autobusów, budynki warsztatowe z halą napraw),
- budynki magazynowe,
- wiata na części, wiata na złom,
- parkingi samochodowe i place manewrowe.

Nawierzchnia terenu utwardzonego wokół dystrybutorów jest w złym stanie technicznym. Parkingi i place manewrowe wymagają naprawy i właściwego odwodnienia.

W budynkach warsztatowych i hali napraw wykonywane są głównie remonty bieżące autobusów.

W budynku biurowym wydzielona jest część socjalna składająca się z kilku pomieszczeń w tym z:

- szatni,
- kabin z prysznicami i stanowisk do mycia,
- stołówki służącej pracownikom na śniadania.

Budynek jest zawilgocony i zagrzybiony, powoduje to zagrożenie dla pracowników oraz sprzętu i wyposażenia znajdującego się w pomieszczeniach. Stan ten jest rezultatem braku systemu wentylacji oraz braku izolacji przeciwwilgociowej budynku.

Zgodnie z decyzjami Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska MPK ma obowiązek wykonania prac zabezpieczających grunt i wody podziemne przed zanieczyszczeniami związkami ropopochodnymi, w tym:

- zmodernizować zakładowa stację paliw poprzez:
 - utwardzenie i uszczelnienie przed infiltracją wód opadowych wkoło stacji,
 - wykonanie kanalizacji deszczowej,
 - zainstalowanie separatora związków ropopochodnych,
 - zainstalowanie piezometru do kontroli.
- odizolować od podłoża i utwardzić drogi i parkingi na terenie bazy oraz wykonać kanalizację deszczową wyposażoną w urządzenia oczyszczające związki ropopochodne.

2.4.8 Jakość usług przewozowych

W ocenie jakości świadczonych usług przewozowych na uwagę zasługują wyniki ankiety przeprowadzonej wśród użytkowników komunikacji zbiorowej w Łomży², którym zadano :

- 7 pytań dotyczących oceny aktualnie występujących warunków podróżowania (z możliwością udzielenia odpowiedzi: „bardzo dobrze”, „dobrze”, „dostatecznie”, „źle”), w tym również pytanie generalne: „Jak Pan/Pani ocenia funkcjonowanie komunikacji miejskiej?”,
- pytanie dotyczące preferencji wybranych cech komunikacji miejskiej (zakreślano 3 spośród przedstawionych respondentowi odpowiedzi),

² Ankiety przeprowadzono wśród użytkowników komunikacji autobusowej. Nie uwzględnia ona zatem opinii osób z niej nie korzystających, a tym samym nie wyjaśnia powodów rezygnowania z podróży komunikacją zbiorową.

- pytanie: „*Co według Pana/Pani należałoby poprawić w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży?*”,
- pytanie uzupełniające: „*Która z taryf obowiązuje Pana/Panią w środkach komunikacji miejskiej?*”.

W badaniu ankietowym uczestniczyło 62 respondentów, w tym: 10 osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych (około 16,1%), 40 osób podróżujących na podstawie biletów ulgowych (około 64,5%), oraz 12 osób, które obowiązuje taryfa normalna (około 19,4%). Wśród respondentów dominowały osoby zamieszkałe w Łomży, które stanowiły około 77,5% ogólnej liczby osób ankietowanych.

W rezultacie badania ujawniono, że około 81% ankietowanych dobrze ocenia funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Co prawda żaden z respondentów nie dał oceny bardzo dobrej, ale tylko około 3 % ankietowanych osób oceniło funkcjonowanie komunikacji miejskiej jako złe.

Dominująca, dobra ocena funkcjonowania komunikacji miejskiej w Łomży wynika z dobrej oceny takich jej cech jak:

- dostępność przystanków,
- bezpieczeństwo w autobusach,
- życzliwość obsługi,
- możliwości zakupu biletów,
- częstotliwość kursowania autobusów.

Wśród ocen złych na uwagę zasługuje wysoki – wynoszący około 19,35% - udział tych ocen w odniesieniu do punktualności kursowania autobusów (przy takim samym udziale ocen dostatecznych. Oznacza to, że około 39% użytkowników jest całkowicie, lub w znacznym stopniu, niezadowolonych z poziomu punktualności. Znaczący udział ocen złych (około 13%) i dostatecznych (około 29%) dotyczy bezpieczeństwa osobistego w autobusach komunikacji miejskiej.

Istotne różnicowanie ocen użytkowników wystąpiło w odniesieniu do warunków jazdy autobusami komunikacji zbiorowej. Około 71% respondentów bardzo dobrze ocenia warunki jazdy autobusami niskopodłogowymi (przy około 23% i 6% ocen odpowiednio: dobrych i dostatecznych i 0% ocen złych). Natomiast w odniesieniu do warunków jazdy pozostałymi autobusami (wysokopodłogowymi) dominuje ocena dostateczna (około 52% respondentów), przy 29% ocen złych. Zaledwie 13% respondentów uznaje warunki jazdy tymi autobusami jako dobre i około 6% - jako bardzo dobre.

Badanie preferencji użytkowników pozwoliło ustalić następujący ranking cech jakościowych komunikacji zbiorowej w mieście:

- punktualność (około 19,35% wskazań),
- czystość w autobusach i na przystankach (około 17,7% wskazań),
- dostępność (około 16% wskazań),
- bezpieczeństwo w autobusach (około 13% wskazań),
- wygoda (około 11,3% wskazań),
- częstotliwość (około 9,7% wskazań),
- prędkość (około 6,4% wskazań),
- informacja (około 3,2% wskazań),
- koszt, niezawodność (około 1,6% wskazań na każdą z tych cech).

Jest wysoce charakterystyczne, że na pytanie „*Co według Pana?Pani należałoby poprawić w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Łomży?*” około 60% respondentów odpowiedziało –

nic. Na podstawie odpowiedzi pozostałych 40% respondentów można przedstawić następującą hierarchię postulatów:

- wyposażenie przystanków w wiaty (około 14,5% ogólnej liczby respondentów),
- poprawa poczucia bezpieczeństwa oraz dbałości o czystość w autobusach (po około 6,4% ogólnej liczby respondentów),
- zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów w soboty i niedziele (około 4,8% ogólnej liczby respondentów),
- poprawa punktualności kursowania oraz zyczliwości obsługi (po około 3,2% ogólnej liczby respondentów),
- poprawa zachowania kontrolerów w stosunku do dzieci (około 1,6% ogólnej liczby respondentów).

Z punktu widzenia jakości komunikacji zbiorowej istotne znaczenie mają metody i środki przekazywania informacji o usługach przewozowych. MPK stosuje klasyczne formy przekazu, w postaci rozkładów jazdy i bieżących komunikatów umieszczanych na przystankach (fot. 35). Funkcjonuje także telefoniczny punkt informacyjny MPK.



Fot. 35 Informacja dla pasażerów na przystanku autobusowym MPK

Korzystający z komunikacji zbiorowej mogą także korzystać z nowoczesnej formy przekazu informacji - za pomocą sieci internet. Na stronie www.4lomza.pl/komunikacja dostępne są m.in.:

- spis przystanków MPK,
- mapy zawierające rozmieszczenie przystanków w poszczególnych rejonach miasta,
- rozkłady jazdy autobusów (na każdym przystanku),

- trasy linii autobusowych, przebiegających przez dany przystanek.

2.4.9 Przewozy taksówkowe

W Łomży licencję na wykonywanie przewozów taksówkowych posiada 213 przewoźników (stan na 31.12.2003). Obsługa pasażerów odbywa się poprzez zamawianie usług telefonicznie lub za pośrednictwem 13 punktów postojowych:

- 1 Pl. Pocztowy,
- 2 ul. Stary Rynek,
- 3 ul. Dworcowa,
- 4 ul. Prusa,
- 5 ul. K. Anny,
- 6 ul. Rycerska,
- 7 ul. Małachowskiego,
- 8 ul. Broniewskiego,
- 9 ul. Wyszyńskiego,
- 10 ul. Kazańska,
- 11 ul. Wojska Polskiego,
- 12 ul. Rządowa,
- 13 ul. 3 Maja.

Na podstawie przeprowadzonego badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta, można stwierdzić, że udział podróży odbywanych taksówkami w ogólnej liczbie podróży odbywanych w mieście jest stosunkowo nieduży – 2 % podróży pieszych.

2.5 Ruch pieszy i rowerowy

Badanie ankietowe zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta ujawniło bardzo duży odsetek podróży pieszych:

- 52% podróży odbywanych w ciągu doby i
- 56% podróży odbywanych w ciągu godziny szczytu porannego.

Fakt ten należy uznać za niezwykle korzystny z punktu widzenia sprawności funkcjonowania systemu transportowego, a także wpływający dodatnio na zdrowotność społeczeństwa. Tak duży udział podróży pieszych oznacza konieczność położenia większego nacisku na lepszą organizację ruchu pieszego, w tym szczególności na:

- poprawienie drożności i stanu technicznego ciągów pieszych,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych w tym w szczególności na przejściach przez jezdnię.



Fot. 36. Plac Kościuszki – zły stan oznakowania poziomego przejścia dla pieszych



Fot. 37. Plac Kościuszki - zły stan oznakowania poziomego przejścia dla pieszych



Fot. 38. Plac Kościuszki - ciąg pieszy



Fot. 39. Ul. Stary Rynek - parkowanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych

Badanie ankietowe zachowań komunikacyjnych mieszkańców Łomży wskazuje, że udział ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców wynosi 2%. Biorąc pod uwagę wielkość miasta i jego ukształtowanie udział ten należy uznać za bardzo niewielki. Powodem takiego stanu rzeczy jest ogólny brak ścieżek rowerowych i miejsc przystosowanych do bezpiecznego parkowania rowerów. Brak jest także w Łomży spójnego programu rozwoju ruchu rowerowego.

2.6 Stan bezpieczeństwa ruchu

Analiza przeprowadzona na podstawie danych z okresu 2001-2003 wskazuje na dość dobry poziom bezpieczeństwa ruchu w mieście, przy czym:

- w ciągu 3 ostatnich lat najwięcej wypadków drogowych na terenie miasta zanotowano w roku 2002 - łącznie 79 wypadków (wzrost w stosunku do roku 2001 o 13%) i 667 kolizji (wzrost o 15% w stosunku do roku 2001);
- w roku 2002 zanotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych z 2 do 1, ale wzrost liczby rannych, aż o 31%.

- w roku 2003 odnotowano tendencję pozytywną, zmalała bowiem liczba wypadków (o 6.3%), przy liczbie kolizji drogowych utrzymujących się na tym samym poziomie (o jedną kolizję mniej) jak w roku 2002.

Koncentracja wypadków i kolizji ma miejsce na podstawowych ciągach drogowych, stanowiących główny szkielet transportowy miasta, tj na:

- al. Legionów,
- ul. Piłsudskiego,
- ul. Sikorskiego,
- ul. Wojska Polskiego,
- ul. Zawadzkiej,
- ul. Szosa Zambrowska,
- Placu Kościuszki,
- ul. Nowogrodzkiej,
- ul. Zjazd.

Analiza miejsc szczególnie niebezpiecznych wskazuje, że miejsca wypadków i kolizji drogowych można zgrupować w dwie kategorie:

- wypadki i kolizje na odcinkach ulic pomiędzy skrzyżowaniami oraz,
- wypadki i kolizje w rejonach skrzyżowań i na samych skrzyżowaniach,

przy czym można zauważyć, że do wypadków dochodzi najczęściej w rejonie skrzyżowań, natomiast do kolizji drogowych dochodzi najczęściej na odcinkach ulic pomiędzy skrzyżowaniami (tabele 2.4 i 2.5).

Tabela 2.4 Liczba zdarzeń drogowych w zależności od miejsca ich występowania

Miejsce zdarzenia	Rok 2001		Rok 2002	
	Wypadki	Kolizje	Wypadki	Kolizje
Odcinki między skrzyżowaniami	33	340	31	429
Rejony skrzyżowań	37	236	48	238
Razem	70	576	79	667

Tabela 2.5 Rozkład liczby zdarzeń drogowych w zależności na miejsca ich występowania

Miejsce zdarzenia	Rok 2001		Rok 2002	
	Wypadki	Kolizje	Wypadki	Kolizje
Odcinki między skrzyżowaniami	47%	59%	39%	64%
Rejony skrzyżowań	53%	41%	61%	36%
Razem	100%	100%	100%	100%

W latach 2001-2002 w wypadkach drogowych zginęły 3 osoby. W roku 2001 dwie osoby poniosły śmierć na odcinkach między skrzyżowaniami, a w roku 2002 zginęła jedna osoba w rejonie skrzyżowania. W przypadku osób rannych, zdarzenia zachodziły proporcjonalnie do rozkładu lokalizacji samych wypadków (tabele 2.6 i 2.7).

Tabela 2.6 Lokalizacje miejsc wypadków z punktu widzenia poniesionych obrażeń

Miejsce zdarzenia	Rok 2001		Rok 2002	
	Zabici	Ranni	Zabici	Ranni

Odcinki między skrzyżowaniami	2	34	0	35
Rejony skrzyżowań	0	40	1	62
Razem	2	74	1	97

Tabela 2.7 Rozkład lokalizacji miejsc wypadków z punktu widzenia poniesionych obrażeń

Miejsce zdarzenia	Rok 2001		Rok 2002	
	Zabici	Ranni	Zabici	Ranni
Odcinki między skrzyżowaniami	100%	46%	0%	36%
Rejony skrzyżowań	0%	54%	100%	64%
Razem	100%	100%	100%	100%

Analiza dostępnych danych wskazuje, że najbardziej niebezpiecznymi miejscami są skrzyżowania, gdzie dochodzi do największej liczby wypadków, w których obrażenia odnosi największa liczba osób. Biorąc pod uwagę stopień bezpieczeństwa ruchu (dane z okresu 2001-2002) skrzyżowania można podzielić na cztery następujące grupy:

- skrzyżowania bezpieczne; mniej niż 10 zdarzeń drogowych w ciągu dwóch lat,
- skrzyżowania zagrożone; 11-15 zdarzeń drogowych w ciągu dwóch lat,
- skrzyżowania podwyższonego ryzyka; 16-25 zdarzeń drogowych w ciągu dwóch lat oraz
- skrzyżowania niebezpieczne; powyżej 26 zdarzeń drogowych w ciągu dwóch lat.

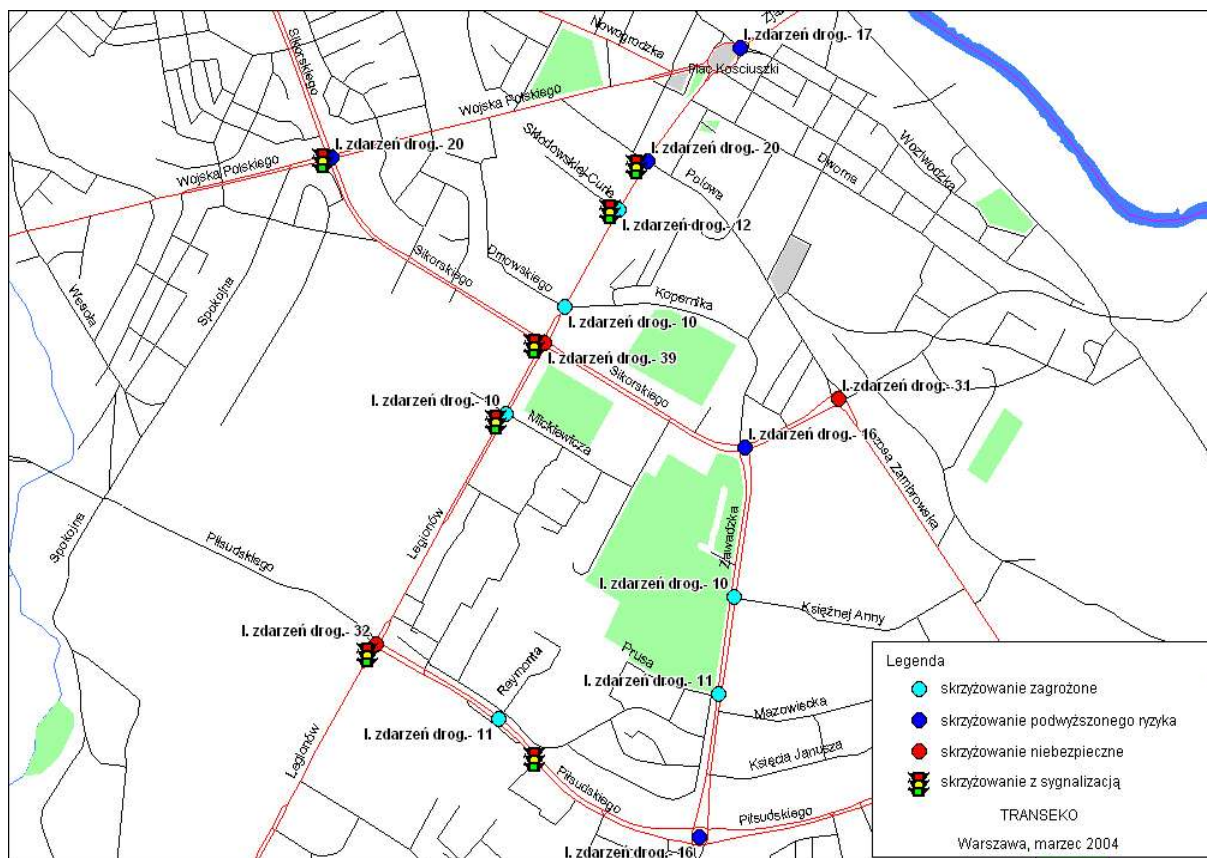
Na tej podstawie można stwierdzić, że najbardziej niebezpiecznymi skrzyżowaniami w Łomży są:

- skrzyżowanie ul. Legionów/Sikorskiego,
- skrzyżowanie ul. Legionów/Piłsudskiego oraz
- skrzyżowanie ul. Sikorskiego/Szosa Zambrowska.

W latach 2001-2002 na wymienionych skrzyżowaniach odnotowano ponad 30 zdarzeń drogowych (tabela 2.8 i rys 2.6).

Tabela 2.8 Klasyfikacja skrzyżowań pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Skrzyżowanie ulic	Liczba wypadków			Poziom bezpieczeństwa
	2001	2002	Razem	
Legionów / Sikorskiego	21	18	39	niebezpieczne
Legionów / Piłsudskiego	14	18	32	niebezpieczne
Sikorskiego / Szosa Zambrowska	18	13	31	niebezpieczne
Legionów / Polowa	11	9	20	podwyższonego ryzyka
Sikorskiego / Wojska Polskiego	9	11	20	podwyższonego ryzyka
Pl Kościuszki / Zjazd	16	1	17	podwyższonego ryzyka
Sikorskiego / Zawadzka	7	9	16	podwyższonego ryzyka
Legionów / Skłodowskiej	3	9	12	zagrożone
Piłsudskiego / Zawadzka	9	3	12	zagrożone
Legionów / Kościuszki	9	2	11	zagrożone
<i>Piłsudskiego / Reymonta</i>	3	8	11	zagrożone
Wojska Polskiego / Poznańska	6	5	11	zagrożone
Zawadzkiej / Prusa	5	6	11	zagrożone
Legionów / Dmowskiego	4	6	10	zagrożone
Legionów / Dworcowa	4	6	10	zagrożone
Zawadzkiej / Ks Anny	7	3	10	zagrożone



Rys. 2.6 Lokalizacje skrzyżowań z dużą liczbą wypadków i kolizji drogowych



Fot. 40. Skrzyżowanie ul. Legionów/ Sikorskiego – 39 wypadków a latach 2001-2002.



Fot. 41. Skrzyżowanie ulic Sikorskiego/ Zawadzka. – 16 wypadków w okresie 2001-2002.

2.7 Uciążliwości spowodowane ruchem drogowym

Uciążliwości powodowane przez ruch drogowy w głównej mierze dotyczą hałasu komunikacyjnego, wibracji i emisji zanieczyszczeń.

Od 1998r. w Łomży są prowadzone pomiary hałasu drogowego na odcinkach dróg miejskich oraz dróg zamiejskich, przy których znajdują się budynki i tereny chronione najbardziej ekspozowane na hałas.

Wyniki pomiarów wykonanych przy ul. Wojska Polskiego wskazują na występujące przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocnej. Pomiary w ciągu dnia wykazały utrzymujący się wysoki poziom hałasu, jednak nie przekraczający szkodliwego dla zdrowia poziomu progowego.

Niepokojący jest stosunkowo duży udział samochodów najcięższych na głównych ulicach miasta. Rosnąca liczba pojazdów ciężarowych w ruchu powoduje większą emisję spalin do atmosfery oraz nasilanie się hałasu i wibracji. Na uwagę zwraca także fakt złego stanu technicznego autobusów miejskich MPK i PKS-u, co przekłada się na zwiększoną emisję spalin na ulicach obsługiwanych przez komunikację zbiorową.

Duże obciążenie ruchem ciężarowym tranzytowym jest także niekorzystne z punktu widzenia zagrożenia związanego z przewozem ładunków niebezpiecznych.

2.8 Podsumowanie diagnozy stanu istniejącego

Wnioski dotyczące systemu drogowego

1. Układ ulic w Łomży ma charakter promienisto-obwodowy i jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawę systemu stanowi 5 ciągów ulicznych usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta i będących przedłużeniem podstawowych dróg krajowych i wojewódzkich. Stosunkowo dobrze wykształcony jest system dróg o charakterze obwodowym w stosunku do ścisłego centrum miasta. Ciągi te pełnią istotną funkcję dla obsługi ruchu wewnątrz miasta.
2. Dobrze wykształcony promienisto-obwodowy układ ulic miasta stanowi ważny atut w obsłudze ruchu wewnątrzmijskiego i źródłowo-docelowego. Niestety wobec braku tras obwodowych, obsługujących ruch zewnętrzny na drogach krajowych i wojewódzkich, z konieczności układ ten obsługuje także ruch tranzytowy. Powoduje to koncentrowanie się ruchu na głównych ciągach ulicznych, zbiegających się w rejonie Placu Kościuszki. Plac ten pełni także funkcję kluczowego węzła przesiadkowego w komunikacji zbiorowej miasta.
3. Niekorzystne ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych powoduje takie niekorzystne zjawiska jak:
 - ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego,
 - pogarszanie stanu bezpieczeństwa ruchu,
 - utrudnienia w ruchu komunikacji autobusowej,
 - nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia),
 - wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń,
 - obniżenie jakości przestrzeni publicznej.
4. W mieście funkcjonuje 8 skrzyżowań i jedno przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Stosowane są proste metody sterowania ruchem, a dwa podstawowe ciągi uliczne nie są skoordynowane. Nie występują także inne poza standardowymi środki organizacji i sterowania ruchem.
5. W centrum miasta występuje strefa ograniczonego dostępu dla ruchu samochodowego. Jest ona ograniczona do dwóch ulic (ul. Długa i ul. Farna). Ograniczeniu ruchu kołowego sprzyja także funkcjonowanie strefy płatnego parkowania.
6. Pomiary ruchu wskazują, że w okresie godzin ruchu szczytowego warunki ruchu na podstawowym układzie ulic centrum miasta są zróżnicowane:

- stosunkowo niekorzystne na ciągach ulic: Wojska Polskiego, Sikorskiego i Al. Piłsudskiego oraz
- korzystne na pozostałych ciągach ulicznych.

Jednocześnie znaczne jest obciążenie ruchem drogowym wlotów drogi krajowej nr 61, sięgające 18 tys. pojazdów na dobę. Na podkreślenie zasługuje duży udział ruchu ciężkich samochodów ciężarowych – ok. 1550 na dobę.

Wnioski dotyczące parkowania

1. W ramach systemu parkowania w Łomży dostępne są miejsca do parkowania przykrawężnikowego oraz na wydzielonych parkingach placowych. W centrum miasta funkcjonuje strefa płatnego parkowania.
2. W strefie płatnego parkowania stosunkowo duża liczba miejsc parkingowych nie jest wykorzystywana, a obserwowana jest skłonność kierowców do parkowania bezpośrednio poza strefą. Zasadne wydaje się dokonanie przeglądu granic strefy płatnego parkowania i ewentualna ich weryfikacja. Wymaga to jednak dokładnego sprawdzenia warunków parkowania w strefie i jej otoczeniu. Analizy wymaga także wysokość stawek opłat za parkowanie i ich dostosowanie do prawa popytu i podaży.
3. Istnieje konieczność zwiększenia kontroli wnoszenia opłat parkingowych oraz przeciwdziałania „nielegalnemu parkowaniu”. Oba te zjawiska mogą być spowodowane niedostatecznym egzekwowaniem przepisów przez odpowiednie służby. Brak działań egzekwujących zasady korzystania ze strefy płatnego parkowania oraz przyzwolenie na parkowanie w miejscach niedozwolonych może powodować „demoralizację” kierowców oraz rosnące niezadowolenie i opór mieszkańców miasta przed opłatami za parkowanie.
4. Weryfikacji wymaga także dostępność miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej. Jest to istotne z uwagi na swobodę i bezpieczeństwo podróżujących komunikacją zbiorową, a w szczególności osób z kłopotami ruchowymi i osób słabo widzących.

Wnioski dotyczące komunikacji zbiorowej

Analiza funkcjonowania komunikacji zbiorowej w Łomży pod względem ukształtowania układu i organizacji przewozów prowadzi do następujących wniosków:

- 1 Zadania w zakresie zarządzania komunikacją zbiorową i organizacji przewozów realizowane są przez przedsiębiorstwo komunikacyjne – MPK.

Rozwiązanie takie charakteryzuje się:

- szerokim zakresem regulacji działalności przewozowej przez władze publiczne, wypełnianej przede wszystkim za pomocą własnego przewoźnika,
- organizowaniem obsługi komunikacyjnej przez monopolistycznego przewoźnika we własnym zakresie, pod kontrolą władzy publicznej,
- dostępem do rynku dla innych przewoźników poza systemem komunikacji komunalnej, w roli niezależnych podmiotów pozbawionych dostępu do środków publicznych,
- prowadzeniem sprzedaży usług pasażerom wyłącznie przez przewoźnika,

- brakiem uzależnienia lub niewielkim uzależnieniem sytuacji finansowej przewoźnika od liczby przewożonych pasażerów,
 - brakiem kontroli lub mało skuteczną kontrolą ilości i jakości usług przewozowych,
- i wykazuje istotne wady obiektywne takie jak:
- brak weryfikacji prowadzonej działalności przewozowej przez mechanizm konkurencji,
 - skłonność do planowania oferty przewozowej podporządkowanej przede wszystkim łatwej i wygodnej realizacji,
 - brak przesłanek skłaniających do prowadzenia badań marketingowych w szerokim zakresie,
 - brak silnych bodźców do realizacji obsługi komunikacyjnej na wysokim poziomie ilościowym i jakościowym.
2. Świadczenie usług przewozowych (jak MPK na terenie miasta i strefy podmiejskiej) jako zakład budżetowy (na podstawie Ustawy o finansach publicznych z dnia 26 listopada 1998r), straciło obecnie pozycję wiodącej formy organizacyjno-prawnej. Wynika to przede wszystkim z faktu, że zakład budżetowy nie posiada osobowości prawnej, a osobowość ekonomiczną ograniczają znacząco zasady gospodarki finansowej, określonej w sposób nakazowy. Co prawda organy założycielskie osiągają poprzez tę formę organizacyjną zwolnienia podatkowe, jednak zdaniem ekonomistów, oszczędności te mają w istocie charakter iluzoryczny, prowadzą bowiem do braku pełnego rachunku kosztów własnych i ograniczają możliwości zarządzania finansowego tymi jednostkami.
 3. Łomżę charakteryzuje dość znaczący stopień korzystania z ulgowych przejazdów komunikacją zbiorową. Przeprowadzone badanie ankietowe użytkowników komunikacji wykazało, że około 2/3 osób podróżuje na podstawie biletów ulgowych, a około 1/5 osób posiada uprawnienia do przejazdów bezpłatnych. Oznacza to, że podobnie jak w innych miastach w Polsce dotacja budżetowa przeznaczana na funkcjonowanie komunikacji lokalnej, przeznaczana jest głównie na refundację ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych. Porównanie rocznej liczby przewożonych pasażerów i rocznej kwoty przychodu z biletów wskazuje na niską jednostkową wartość wpływu w przeliczeniu na pojedynczą podróż (0,37 zł).
 4. Podstawą komunikacji zbiorowej w Łomży jest komunikacja autobusowa. Jej udział w obsłudze podróży w godzinach szczytu porannego sięga 54%. System komunikacji autobusowej oparty jest na stosunkowo dużej liczbie - 16 linii. Przebiegi linii zapewniają wysoki stopień bezpośredniości podróży, bez konieczności przesiadania się. Trasy tych linii przebiegają niemal wyłącznie przez ciągi uliczne wyznaczające podstawowy układ komunikacyjny miasta. Taki sposób organizacji układu wymaga jednak zwiększonego zapotrzebowania na tabor autobusowy i powoduje wydłużenie średniego czasu podróży.
 5. Użytkownicy systemu komunikacyjnego pozytywnie oceniają częstotliwość kursowania wozów. W tym względzie w układzie linii komunikacji zbiorowej dominują 2 linie (nr 8 i 10), spełniające podstawową rolę w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców miasta. Cechą charakterystyczną jest wysoka częstotliwość kursowania autobusów zarówno w dni powszednie, jak też w soboty i niedziele.
 6. Istotnym problemem komunikacji zbiorowej w Łomży jest przestarzały tabor autobusowy (średnia wieku taboru wynosi 12 lat). Co ważniejsze, niemal połowę (24 wozy) stanu inwentarzowego taboru stanowią autobusy eksploatowane od co najmniej 15 lat. Oznacza to, że w krótkim czasie można oczekiwać gwałtownego spadku liczby wozów, osiągając stan inwentarzowy poniżej aktualnej liczby wozów w ruchu. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe odtwarzanie taboru zwykle nie następuje szybko. Rozwiązania tego

problemu należy poszukiwać w możliwości pozyskania środków pomocowych oraz w przekształceniach układu komunikacji zbiorowej, prowadzących do zredukowania liczby linii i uproszczenia ich przebiegu (bez zmiany zasięgu przestrzennego obsługi). Rezultatem takich przekształceń będzie zwiększenie wskaźnika przesiadkowości i zwiększenie znaczenia Placu Kościuszki, jako podstawowego węzła przesiadkowego.

7. Oprócz przestarzałego taboru istotnym problemem lokalnego przewoźnika jest zły stan techniczny zaplecza technicznego oraz budynku administracyjno-socjalnego MPK. Stan ten uzasadnia konieczność szybkiej realizacji następujących zadań:
 - modernizacja stacji paliw, w tym: utwardzenie i uszczelnienie przed infiltracją wód opadowych podjazdów, miejsc rozładunku i dystrybucji paliwa,
 - wykonanie kanalizacji deszczowej wraz z separatorami związków ropopochodnych,
 - modernizacja nawierzchni placu manewrowego i parkingów,
 - remont budynku administracyjno-socjalnego.
8. Analiza warunków ruchu komunikacji autobusowej nie wskazuje na występowanie utrudnień na ciągach ulic oraz na skrzyżowaniach. Fakt ten potwierdza dość wysoka prędkość eksploatacyjna (co oznacza również wysoką prędkość komunikacyjną). Nie oznacza to jednak, że nie ma potrzeby likwidowania lokalnie występujących utrudnień w ruchu autobusów.
9. Nie stwierdzono istotnych problemów związanych z dostępnością przystanków. Zastrzeżenia budzi jednak sposób organizacji węzła przesiadkowego w rejonie dworca PKS, oraz stan techniczny przystanków, a w szczególności warunki oczekiwania na autobusy (standard wiat i ławek, ich brak) oraz stan nawierzchni chodników i zatok autobusowych.
10. Praktycznie nie są stosowane nowoczesne metody zarządzania ruchem taboru komunikacyjnego (lokalizacja pojazdów, łączność z kierowcą, system powiadamiania o awariach, automatyczna kontrola punktualności) oraz informowania podróżnych (dynamiczna informacja wizualna na przystankach, informacja głosowa). Na podkreślenie zasługuje jednak dostępność strony internetowej (pod adresem www.4lomza.pl/komunikacja), która spełnia głównie funkcje informacyjną.
11. Prowadzone są działania zmierzające do poprawienia dostępności komunikacji zbiorowej dla niepełnosprawnych, głównie poprzez wymianę taboru na nowoczesny. W ramach rozkładów jazdy przekazywana jest także informacja o kursowaniu autobusów niskopodłogowych.
12. Okresowo prowadzone są badania ankietowe użytkowników systemu transportu zbiorowego. Badania takie powinny być kontynuowane, jednak na próbie statystycznej o większej liczebności, z zachowaniem wymagań losowego doboru próby. Wykazana w badaniach ankietowych bardzo wysoka ocena warunków podróżowania autobusami niskopodłogowymi wynika nie tylko z nowoczesnej konstrukcji tych pojazdów (ułatwiającej wsiadanie i wysiadanie pasażerów, w tym osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych), ale również z tego, że są to autobusy nowe, wyraźnie odróżniające się od pozostałych, zwykle bardzo starych wozów eksploatowanych na liniach komunikacyjnych.

Wnioski dotyczące ruchu pieszego i rowerowego

1. Badanie ankietowe zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta ujawniło bardzo duży 52% odsetek pieszych podróży odbywanych w ciągu doby i 56% odsetek pieszych

podróży odbywanych w ciągu godziny szczytu porannego. Zjawisko to należy uznać za bardzo korzystne zarówno z punktu widzenia systemu transportowego jak i aspektów związanych ze zdrowotnością społeczeństwa.

2. Konieczne jest położenie większego nacisku na lepszą organizację ruchu pieszego, w tym w szczególności na poprawienie drożności i stanu technicznego ciągów pieszych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych na przejściach przez jezdnię.
3. Ruch rowerowy stanowi niewielki odsetek podróży w systemie transportowym miasta -2%. Jest to m.in. spowodowane brakiem ścieżek rowerowych i miejsc przystosowanych do bezpiecznego parkowania rowerów. Zmiana tej sytuacji wymaga opracowania spójnego programu rozwoju ruchu rowerowego oraz uruchomienia kampanii na rzecz promowania korzystania z komunikacji rowerowej.

Wnioski dotyczące bezpieczeństwa ruchu

1. Stopień bezpieczeństwa ruchu w Łomży należy uznać za dość dobry. Obserwacje przeprowadzone w okresie 2001-2003 wskazują na zmniejszającą się liczbę wypadków i ofiar oraz utrzymującą się dość wysoką liczbę kolizji
2. Koncentracja wypadków i kolizji ma miejsce na podstawowych ciągach drogowych, stanowiących główny szkielet transportowy miasta, przy czym do wypadków dochodzi najczęściej w rejonie skrzyżowań, natomiast do kolizji najczęściej na odcinkach ulic pomiędzy skrzyżowaniami.
3. Najbardziej niebezpiecznymi miejscami są skrzyżowania, gdzie dochodzi do największej liczby wypadków, w których obrażenia odnosi największa liczba osób. Szczególnie niebezpieczne są skrzyżowania ulic: Legionów/Sikorskiego, Legionów/Piłsudskiego oraz Sikorskiego/Szosa Zambrowska.

3 Analiza typu SWOT

3.1 Silne i słabe strony

Najważniejsze mocne strony systemu transportowego Łomży to:

1. **rozwinięta i czytelna** (w przeważającej części promienisto-obwodowa) **sieć uliczna**, wiążąca centrum miasta z wszystkimi osiedlami i układem dróg o znaczeniu krajowym i regionalnym; prawidłowo wykształcony układ miasta;
2. **bardzo duży odsetek podróży odbywanych pieszo**, zarówno w ciągu doby, jak też godzin szczytowego ruchu komunikacyjnego (ponad 50%);
3. **duży udział komunikacji autobusowej** w obsłudze podróży wewnątrz miasta i podróży dojazdowych do miasta (40% podróży niepieszych);
4. **dobra dostępność do komunikacji zbiorowej** z uwagi na dużą częstotliwość kursowania pojazdów na głównych liniach obsługujących obszar miasta oraz dostępność do przystanków;
5. **koncentrowanie się ruchu samochodowego do centrum miasta wzdłuż pięciu podstawowych ciągów** ulicznych: Al. Legionów, Zjazd, Wojska Polskiego, Nowogrodzka i Szosa Zambrowska.

Najważniejsze inne mocne strony Łomży, ważne z punktu widzenia rozwoju systemu transportowego to:

6. usytuowanie miasta na ważnym szlaku turystycznym z Warszawy na Jeziora Mazurskie i Suwalszczyznę, a tym samym wysoka ranga układu dróg krajowych i wojewódzkich;
7. położenie w obszarze „Zielonych Płuc Polski” i tym samym możliwość wykorzystania walorów przyrodniczych dla rozwoju turystyki;
8. bliskość dużych miast, stanowiących silne ośrodki gospodarcze (Warszawa – 138 km, Białystok – 79 km) oraz stosunkowo bliskie położenie przejść granicznych (Gołdap – 155 km, Budzisko – 160 km);
9. istniejące rezerwy terenowe pod rozwój funkcji mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych, co jest istotne z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego miasta;
10. dostęp do sieci kolejowej (wykorzystywany w zakresie przewozów towarowych).

Istniejący system transportowy ma jednak także słabe strony:

1. ukształtowanie systemu dróg krajowych z widocznymi **brakami w zakresie połączeń obwodowych** - w konsekwencji znaczna część podróży tranzytowych dokonuje się w korytarzach drogowych prowadzących do centrum miasta (Pl. Kościuszki);
2. **transport materiałów niebezpiecznych głównymi ulicami miasta;**
3. **brak nowoczesnego systemu zarządzania ruchem komunikacji indywidualnej i zbiorowej** uwzględniającego sterowanie sygnalizacją w dostosowaniu do natężenia ruchu, udzielanie priorytetu autobusom komunikacji miejskiej, monitorowanie ruchu, szybkie przeciwdziałanie w przypadku awarii elementów systemu, powstania utrudnień w ruchu, kolizji itp., nowoczesne przekazywanie informacji użytkownikom systemu (tablice zmiennowskazaniowe, internet itp.);
4. **niezadawalający stan podstawowej sieci ulicznej** – pod względem nośności i stanu nawierzchni;
5. **brak urządzeń dla ruchu rowerowego, w tym w szczególności systemu dróg rowerowych i parkingów;**
6. **brak pasażerskich połączeń kolejowych;**
7. **marginalny udział przewoźników prywatnych w przewozach zbiorowych** (taksówki);
8. **brak możliwości obsługi lotniczej** w przypadkach awaryjnych – brak lotniska sportowo-sanitarnego.

3.2 Szanse i zagrożenia

Szanse i zagrożenia, przed jakimi stoi system transportowy Łomży należy rozpatrywać w skali krajowej, regionalnej i lokalnej.

Szanse w **skali krajowej** to przede wszystkim:

- położenie miasta w międzynarodowym korytarzu transportowym TEN 1;
- integracja europejska i zbliżające się członkostwo Polski w UE, dające możliwość uzyskania środków pomocowych na podniesienie standardu podstawowego korytarza transportowego – drogi nr 61 oraz budowy obwodnicy miasta;
- możliwość dofinansowania ze środków UE przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu, w tym transportu zbiorowego.

Istnieją jednak również poważne zagrożenia w skali krajowej. Stwarzają je:

- brak ostatecznych decyzji dot. polityki transportowej państwa i strategii jej wdrażania;

- brak uporządkowanych struktur administracji krajowej i samorządowej dla sprawnego wdrażania polityki transportowej (rozdzielanie zadań i środków, bieżące zarządzanie);
- brak konstruktywnej współpracy administracji rządowej i samorządowej różnych szczebli; w szczególności dotyczy to transportu zbiorowego, a zwłaszcza jego finansowania;
- luki w instrumentach prawnych i nieuporządkowane przepisy,
- dalszy wzrost ruchu samochodowego,
- brak decyzji dotyczących rozwoju korytarza TEN 1, przy jednoczesnym pominięciu drogi krajowej nr 61 i wojewódzkiej nr 677 w planie rozwoju dróg ekspresowych; istotnym w tym względzie jest problem stanu technicznego mostu na Narwi, który praktycznie uniemożliwia prowadzenie ruchu ciężkiego drogami Nr 61 i 63; most jest dopuszczony do użytkowania pod obciążeniem klasy C (na podstawie opinii IBDiM z 2003r.) wydanej na podstawie wyników próbnego obciążenia, po 3-letniej obserwacji, po remoncie wykonanym w roku 2000; sytuacja ta w przypadku dalszego pogarszania się stanu technicznego mostu, stwarza realne zagrożenie wyłączeniem mostu z ruchu; oznaczać to może paraliż komunikacyjny łomżyńskiego węzła drogowego.
- brak pasażerskich połączeń kolejowych – ograniczenie dostępności,
- brak komunikacji lotniczej – ograniczenie dostępności.

Wśród najważniejszych **uwarunkowań o skali regionalnej** należy wymienić:

◆ szanse

- zainteresowanie opinii publicznej usprawnieniem i rozwojem transportu, zwłaszcza w związku z postępującym zatłoczeniem dróg;
- zainteresowanie gmin ościennych współpracą w zakresie obsługi komunikacją autobusową.

◆ zagrożenia

- powiązania miasta z regionem i krajem za pomocą transportu zbiorowego, wyłącznie komunikacją autobusową (brak pasażerskich połączeń w transporcie kolejowym);
- dalsze pogarszanie się stanu technicznego dróg – pogłębianie zaległości w utrzymaniu;
- przedłużanie kryzysowej sytuacji związanej z ukształtowaniem węzła drogowego w Łomży.

Szanse w skali lokalnej wiążą się z następującymi czynnikami:

- występujące rezerwy przepustowości stosunkowo dobrze wykształconego układu ulicznego miasta;
- akceptacja społeczna na wprowadzanie takich rozwiązań, jak ograniczenie dostępu samochodów do wybranych rejonów centrum miasta czy system płatnego parkowania;
- aktywność władz miasta w pozyskiwaniu środków z funduszy zagranicznych (autobusy niskopodłogowe, przygotowania do pozyskania funduszy strukturalnych).

Zagrożenia w skali lokalnej wiążą się z następującymi czynnikami:

- znacząca dekapitalizacja majątku przedsiębiorstwa MPK (stan taboru autobusowego oraz zaplecza technicznego);

- rosnące zanieczyszczenie powietrza i hałas pochodzący od transportu;
- brak zdecydowanego postępu w zakresie poprawienia się stanu bezpieczeństwa ruchu (utrzymująca się duża liczba kolizji drogowych).

3.3 Bariery i ograniczenia funkcjonowania systemu transportowego

Do głównych barier dla funkcjonowania istniejącego systemu transportowego Łomży należą:

- 1 Braki drogowych połączeń obwodowych do obsługi ruchu tranzytowego – w konsekwencji znaczna część podróży tranzytowych dokonuje się w korytarzach prowadzących do centrum; wywołuje to niepożądane z punktu widzenia systemu transportowego miasta obciążenie głównych ciągów komunikacyjnych ruchem tranzytowym, a w okresach spiętrzeń ruchu - także ulic niższych klas.
- 2 Brak decyzji dotyczących rozwoju węzła dróg krajowych.
- 3 Brak systemu ścieżek rowerowych i parkingów dla rowerów, umożliwiających zmianę sposobu podróżowania (bez udziału samochodu) wewnątrz miasta.

Ponadto ograniczenia stanowią:

- 1 Zły stan techniczny części podstawowej sieci ulicznej – zwłaszcza pod względem nośności i stanu nawierzchni;
- 2 Brak nowoczesnego systemu zarządzania ruchem, powodujący brak możliwości szybkiego reagowania służb miejskich na sytuacje awaryjne (np. kolizje, awarie pojazdów itp.)
- 3 Brak pasażerskich połączeń kolejowych.

3.4 Problem przebiegu drogi Via Baltica

Ze względu na kluczowe znaczenie dla układu komunikacyjnego Łomży, odrębnego omówienia wymaga problem przebiegu drogi „Via Baltica” na terenie Polski. Realizacja tej trasy wynika zarówno z potrzeb obsługi ruchu międzynarodowego i podjętych z tego powodu zobowiązań międzynarodowych, dotyczących korytarza transportowego nr I: Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa, jak i z potrzeb lepszego powiązania północno-wschodniej Polski z centrum kraju i innymi regionami za pomocą dróg o dobrych parametrach funkcjonalnych i technicznych.

Pilność realizacji wynika:

- ze stale obserwowanego wzrostu ruchu drogowego oraz umacniania się roli przejścia drogowego w Budzisku, jako jednego z najważniejszych towarowych przejść granicznych w Polsce,
- z występowania licznych uciążliwości związanych z ruchem drogowym na istniejących drogach, źle przystosowanych do przenoszenia zwiększonego ruchu (uciążliwość dla mieszkańców, niszczenie nawierzchni, straty czasu, wypadki).

Z punktu widzenia układu komunikacyjnego Łomży, decyzja dotycząca przebiegu Via Baltica może mieć znaczenie kluczowe. Zależać może bowiem od niej budowa trasy obwodowej w stosunku do miasta w ciągu drogi krajowej nr 61.

Próby ustalenia przebiegu trasy drogowej „Via Baltica” na terenie Polski sięgają początku lat 90, kiedy to zostały sformułowane dwa podstawowe warianty jej przebiegu (wariant I przez Łomżę i wariant II przez Białystok). Dotychczasowe analizy koncentrowały się jednak głównie na aspektach technicznych, a podstawą wykonanych analiz ekonomicznych były uproszczone, wskaźnikowe prognozy wzrostu ruchu drogowego. Z funkcjonalnego i ruchowego punktu widzenia oba warianty mają swoje silne i słabe strony.

Podstawową zaletą wariantu I jest krótszy przebieg trasy (o ok. 28 km) i krótszy czas przejazdu od granicy litewskiej i regionu suwalskiego do centrum kraju. Dodatkowo prowadzone jest postępowanie w celu przekwalifikowania drogi wojewódzkiej nr 677 na odcinku Ostrów Maz.-Łomża na drogę krajową. W tym celu na odcinku od Ostrowi Maz., przez Sokołów Podlaski i dalej droga została już dołączona do drogi Nr 622. Przekwalifikowanie to spowoduje, że różnica odległości drogami krajowymi z Ostrowi Maz. do Budziska między wariantem trasy białostockim i łomżyńskim wyniesie ok. 36 km.

Wariant II stwarza z kolei szansę szybszej poprawy powiązania Białegostoku z planowanym układem dróg szybkiego ruchu, umożliwiając jednocześnie rozpoczęcie realizacji drogi ekspresowej wzdłuż wschodniej granicy Polski oraz rozwiązanie problemów kształtowania węzła drogowego w rejonie Białegostoku.

Prognozy ruchu dla obu wariantów trasy są dość zbliżone, z nieco większym (o 15%) natężeniem na odcinku drogi Zambrów-Białystok w stosunku do odcinka Łomża-Grajewo. Jednakże silnej atrakcyjności korytarza Warszawa-Łomża-Augustów-Budzisko dowodzi fakt, iż nawet w przypadku modernizacji drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej, w korytarzu Łomża-Augustów prognozy ruchu utrzymują się na poziomie od 7 500 do 14 400 SDR.

Podsumowując, należy stwierdzić, że wybór przebiegu trasy „Via Baltica” powinien być uzależniony od wyników studium wykonalności, w którym analizy ekonomiczne będą wykonane na bazie modelowania ruchu, a uzasadnienie wyboru zostanie dokonane na podstawie analizy wielokryterialnej, uwzględniającej aspekty wpływu na środowisko. Szansą w tym względzie może być opracowanie „*Analysis of Pan-European Transport Corridor I (TINA) Helsinki, Tallinn, Riga, Kaunas, Bialystok and Warsaw*” realizowane na zamówienie Komisji Europejskiej (termin ukończenia – październik 2004).

Biorąc jednak pod uwagę wyniki wcześniejszych opracowań i analizy, można stwierdzić, że:

- istnieje uzasadnienie zarówno dla realizacji drogi ekspresowej wzdłuż ciągu Warszawa – Ostrów Maz. – Łomża – Augustów – Suwałki – Budzisko, jak też drogi ekspresowej na odcinku Zambrów-Białystok.
- istnieje uzasadnienie dla pilnej realizacji obejścia Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61.

4 Polityka transportowa miasta Łomży

4.1 Potrzeba sformułowania polityki transportowej

W ciągu ostatnich lat rozwój motoryzacji w Polsce postępował dynamicznie i był nieproporcjonalnie szybszy niż wzrost dochodów ludności. Wynika to m.in. z polityki podatkowej państwa, na skutek której w latach 90-tych ceny zakupu i eksploatacji samochodów rosły wolniej niż innych produktów i usług. W sposób szczególny problemy z funkcjonowaniem systemów transportowych widoczne są w obszarach zurbanizowanych. Szybki wzrost liczby samochodów spowodował przesiadanie się coraz większej liczby podróżujących do samochodu, a tym samym wzrost natężeń ruchu. Ma to szczególnie niekorzystny wpływ na warunki podróżowania samochodem, stan środowiska naturalnego, poziom bezpieczeństwa ruchu, ale także na efektywność komunikacji zbiorowej.

Z doświadczeń zagranicznych wynika, że w obszarach miast próby nadażania z rozbudową dróg i parkingów za rosnącą motoryzacją skazane są na niepowodzenie. W rezultacie przeważa pogląd, że zamiast dostosowywać przepustowość systemu (podaż) do rosnących potrzeb ruchu samochodowego, trzeba dostosować popyt do tej podaży oraz do wymagań dotyczących stanu środowiska.

Poszukiwania sposobów racjonalnego rozwiązania problemu prowadzone są, między innymi, przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu ECMT/OECD. Efektem studiów, wykonanych w pierwszej połowie lat 90-tych (1992-1995) były zalecenia zawarte w raporcie *"Podróże w miastach i zrównoważony rozwój"*³. Na podstawie wyników ankietowania 132 miast (w tym 5 polskich), raportów krajowych oraz pogłębionych analiz kilkunastu charakterystycznych miast sformułowano w nim zalecenia co do kierunków polityki transportowej w miastach. **Rekomendowana polityka jest zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju, rozumianego jako zapewnienie równowagi między rozwojem gospodarczym, osiągnięciem celów społecznych i ochroną środowiska.** Przewiduje następujące środki przeciwdziałania negatywnym skutkom wzrostu motoryzacji:

- środki ekonomiczne – fiskalne (zachęcające i zniechęcające użytkowników systemu transportowego),
- planowanie przestrzenne,
- zarządzanie ruchem z priorytetowym traktowaniem transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku sposobów podróżowania (pieszo, rowerem),
- środki poprawy atrakcyjności transportu zbiorowego (jakość, marketing itp.),
- rozwiązania innowacyjne (np. telematyka).

Tego typu podejście do rozwiązywania problemów transportowych obszarów zurbanizowanych jest obserwowane w szczególności w tych miastach, w których przekonano się, że przy pogarszających się warunkach ruchu samochodowego, szczególne znaczenie ma wzmocnienie roli i zasięgu działania transportu zbiorowego. Zapewnia to bowiem:

- oszczędność środowiska w skali lokalnej (i globalnej), głównie jako rezultat niższej energochłonności i emisji spalin w przeliczeniu na jednego pasażera,
- oszczędność terenów miejskich, ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na powierzchnie ulic, skrzyżowań i miejsc przechowywania pojazdów,
- oszczędność środków na inwestycje transportowe, służące zaspokojeniu potrzeb użytkowników komunikacji indywidualnej (tzn. na rozbudowę dróg i parkingów),

³ Urban Travel and Sustainable Development. ECMT/OECD. Paris 1995

- poprawę bezpieczeństwa ruchu, poprzez zmniejszenie liczby ofiar i pozostałych skutków wypadków drogowych,
- lepszą ochronę wartości naturalnych i kulturowych.

W roku 1998 przystąpiono do realizacji kolejnego projektu ECMT/OECD pod nazwą „Wdrażanie polityki zrównoważonego transportu w miastach”. Bodźcem do ponownego zajęcia się tematem była obserwacja, że **sformułowanie polityki zrównoważonego rozwoju transportu w miastach okazało się zadaniem znacznie łatwiejszym niż jej wdrożenie**. W konsekwencji skupiono się na zagadnieniach praktycznego wdrażania zasad polityki transportowej.

II Projekt objął ankietowanie miast. Uzyskano odpowiedzi ze 167 miast z 32 krajów, w tym z Polski. Analiza sytuacji w Europie i innych krajach OECD wykazała, że głównymi powodami trudności we wdrażaniu zalecanej polityki są:

- brak wizji transportu w miastach,
- słabości systemu planowania, w tym brak koordynacji planowania przestrzennego i transportu,
- nieefektywne struktury instytucjonalne i brak współpracy władz różnych szczebli,
- słabości systemu finansowania, w tym trudności we wprowadzaniu zasady obciążania użytkowników pełnymi kosztami,
- nieracjonalne wydatkowanie ograniczonych środków,
- brak poparcia dla idei zrównoważonego systemu transportu wynikający m.in. ze słabości komunikowania się ze społeczeństwem.

Również miasto Łomża stoi przed koniecznością podjęcia działań, które powinny przeciwdziałać występującym, niekorzystnym tendencjom w funkcjonowaniu systemu transportowego. Do takich zaliczyć należy:

- rosnący ruch w wewnętrznym układzie ulic, w tym w szczególności na głównych, promienistych w stosunku do centrum ciągach ulicznych,
- wysoki udział drogowego ruchu tranzytowego, wykorzystującego układ ulic wewnętrznych,
- zły stan techniczny infrastruktury transportowej (nawierzchnie ulic, chodniki);
- pogarszający się komfort podróżowania komunikacją autobusową, wynikający ze złego stanu technicznego taboru,
- niski udział ruchu rowerowego, wynikający z braku ścieżek rowerowych i parkingów dla rowerów.

W rezultacie, obserwowane jest: pogarszanie się warunków ruchu samochodowego i obniżanie prędkości podróżowania na głównych ciągach ulic, utrzymujące się zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, zwiększanie uciążliwości dla mieszkańców wynikające z zanieczyszczenia środowiska, emisji hałasu i wibracji od ruchu ciężarowego.

4.2 Określenie generalnej koncepcji rozwoju systemu transportowego

Polityka transportowa miasta Łomży wynika ze zrozumienia konsekwencji, jakie dla przestrzeni publicznej (poprzez obniżenie jej przyjazności i dostępności dla mieszkańców) i dla systemu transportowego (pieszych, ruchu samochodowego,

komunikacji zbiorowej i ruchu rowerowego) mogłoby mieć zaniechanie działań usprawniających. Wynika ona z chęci zapewnienia równowagi pomiędzy ruchem samochodów, pojazdów komunikacji zbiorowej, a także ruchem pieszych i rowerów oraz poprawienia stanu środowiska naturalnego.

Polityka transportowa miasta Łomży uwzględnia cele i środki realizacji zapisane w dokumencie „Strategia zrównoważonego rozwoju miasta Łomży do 2015 roku”, przyjętym przez Radę Miasta w 2001 roku. Uwzględnia także:

- występujący niedostatek środków finansowych, jakie mogą być dostępne dla realizacji celów transportowych,
- uwarunkowania funkcjonowania systemu transportowego miasta, wynikające z działań podejmowanych przez władze regionu i kraju.

Przy formułowaniu sposobów i środków realizacji polityki transportowej wzięto pod uwagę, że tylko część decyzji dotyczących ich stosowania znajduje się w gestii władz miasta. Pozostałe stanowią element polityki transportowej w skali regionu i kraju, a rola władz miasta może polegać na zgłoszeniu postulatów do władz wyższych szczebli, ich uzasadnianiu i obronie.

CEL GENERALNY

Generalnym celem polityki transportowej Łomży jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, które stworzy warunki dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów, przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i cywilizacyjne. Usprawnienie i rozwój systemu transportu będą służyć:

- zapewnieniu odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na obszarze miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym,
- zapewnieniu odpowiednich powiązań miasta z regionem,
- stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ład przestrzennego,
- poprawie bezpieczeństwa ruchu i poprawie bezpieczeństwa osobistego mieszkańców,
- poprawie stanu środowiska naturalnego,
- poprawie prestiżu i wizerunku miasta.

Spełnienie celu generalnego polityki transportowej Łomży będzie następować poprzez realizację strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, przy wykorzystaniu następujących działań o charakterze zintegrowanym:

- a. stymulowanie przemieszczania funkcji (mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji), w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości i stworzenie możliwości osiągnięcia celu podróży pieszo lub rowerem,
- b. podnoszenie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez, podnoszenie komfortu podróżowania oraz jakości i niezawodności wykonywanych usług (nowoczesny tabor), stosowanie priorytetów w ruchu ulicznym (sygnalizacja świetlna), usprawnienie powiązań pomiędzy podsystemami transportu zbiorowego (modernizacja węzła przesiadkowego MPK/PKS),
- c. usprawnianie warunków ruchu pieszego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych ciągów pieszych, dojść do przystanków, bezpiecznych przejść przez jezdnie itp., w tym dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i innych osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych,

- d. rozwijanie systemu ruchu rowerowego poprzez wpływanie na zmianę zachowań komunikacyjnych na rzecz odbywania podróży rowerem, rozwijanie systemu ścieżek rowerowych oraz miejsc do parkowania rowerów,
- e. prowadzenie aktywnej polityki parkingowej, w tym rozszerzenie strefy płatnego parkowania,
- f. wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technicznych służących zarządzaniu ruchem.

4.3 Cele szczegółowe polityki transportowej i środki ich realizacji

Przy definiowaniu celów polityki transportowej wzięto pod uwagę konieczność:

- zapewnienia sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji,
- poprawy jakości komunikacji autobusowej,
- poprawy warunków ruchu pieszego,
- rozwoju ruchu rowerowego,
- dalszego porządkowania i racjonalizowania systemu parkowania,
- ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- zrationalizowania systemu transportu ładunków dla zmniejszenia jego uciążliwości.

W nawiązaniu do generalnego celu polityki transportowej miasta Łomży – realizowanego zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju – wyznacza się następujące cele szczegółowe:

1. Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.
2. Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych.
3. Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
4. Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.
5. Poprawa stanu środowiska naturalnego.
6. Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.

Cel I:

Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym, w tym:

- I.1 Poprawa dostępności rejonów miasta stanowiących główne cele podróży
Realizacja tego celu będzie prowadzić do stworzenia możliwości dogodnego wykorzystywania samochodu w podróżach wewnętrznych po mieście, ale także do podwyższania atrakcyjności innych sposobów podróżowania (komunikacją autobusową, rowerem i pieszo), znacznie bardziej efektywnych pod względem ekonomicznym i mniej szkodliwych dla środowiska naturalnego.

Dla realizacji celu szczegółowego I.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Dążenie do rozbudowy drogowych tras obwodowych dla obsługi ruchu tranzytowego.	Usprawnienie funkcjonowania głównych korytarzy drogowych i eliminowanie ruchu nie związanego z miastem.
2	Kontynuowanie rozwoju systemu płatnego parkowania z uwzględnieniem zasady równoważenia popytu i podaży i przy zachowaniu limitu powierzchni parkingowej w centrum miasta (działania poprzez rozszerzanie strefy płatnego parkowania, różnicowanie stawek opłat oraz skuteczniejsze egzekwowanie przepisów).	Zapewnienie możliwości swobodnego wyboru miejsca dla krótkookresowego parkowania w centrum miasta. Zredukowanie zapotrzebowania na podróże samochodowe na rzecz komunikacji autobusowej.
3	Stworzenie systemu komunikacji rowerowej (działania poprzez budowę dróg rowerowych, parkingów i urządzeń do przechowywania rowerów oraz kreowanie mody na korzystanie z roweru).	Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców oraz zredukowanie liczby podróży odbywanych samochodami.
4	Usprawnienie ruchu pieszego, w tym rozszerzanie strefy miasta z ograniczeniami dla ruchu samochodów, modernizowanie ciągów pieszych, ułatwienia dla pieszych przy przekraczaniu ulic.	Utrzymanie wysokiego udziału ruchu pieszego w odbywaniu podróży.

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, poprawa dostępności w systemie transportowym Łomży nie powinna oznaczać działań skierowanych na powiększanie przepustowości tras drogowych prowadzących do centrum miasta. Podstawowym elementem systemu transportowego obsługującym podróże do centrum powinna pozostać komunikacja autobusowa, której zadania winny być wspierane przez rozwijany system rowerowy.

I.2 Poprawa warunków podróżowania komunikacją zbiorową, w tym w odniesieniu do osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Realizacja tego celu przyczyni się do zapewnienia konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do ruchu samochodowego, a tym samym pozwoli na utrzymanie lub zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w obsłudze podróży mieszkańców miasta i okolic. Będzie także prowadzić do zapewnienia pełnego dostępu do środków transportu, infrastruktury i informacji oraz ułatwienia podróżowania wszystkim potencjalnym użytkownikom komunikacji zbiorowej, także tym o ograniczonych możliwościach ruchowych. Do tej grupy zalicza się nie tylko inwalidów, ale także osoby starsze, rodziców z dziećmi, przewożących bagaż itp.

Poprawa warunków podróżowania osób niepełnosprawnych i o ograniczonych możliwościach ruchowych będzie dotyczyć przede wszystkim:

- stosowania taboru autobusowego o nowoczesnej konstrukcji – autobusy niskopodłogowe;

- podwyższenia komfortu korzystania z przystanków (dostosowania poziomu platform przystankowych do poziomu podłóg autobusów, informacja głosowa na wybranych przystankach);
- ułatwienie dojść pieszych do przystanków – poprzez dbałość o stan nawierzchni chodników, usuwanie przeszkód;
- usprawnienia organizacji węzłów przesiadkowych – w celu ograniczenia długości dojść pieszych.

Dla realizacji celu szczegółowego I.2 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Zahamowanie degradacji taboru komunikacji miejskiej poprzez wymianę autobusów na nowoczesne i dostosowane do potrzeb użytkowników.	Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej. Podniesienie komfortu podróżowania autobusami.
2	Stałe racjonalizowanie marszrutyzacji i rozkładów jazdy, w dostosowaniu do zmieniających się potrzeb użytkowników.	Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Dostosowanie układu linii, lokalizacji przystanków i częstotliwości kursowania do rozwoju miasta. Zwiększenie czytelności układu linii. Zwiększenie efektywności funkcjonowania linii – zwiększenie stopnia wykorzystania taboru, przy zachowaniu właściwych standardów napelnienia. Zwiększenie efektywności funkcjonowania linii – zmniejszenie zapotrzebowania na tabor.
3	Wprowadzenie uprzywilejowania w ruchu dla autobusów, w szczególności na skrzyżowaniach (priorytety w sygnalizacji świetlnej, ułatwienia manewrów skrętu, ułatwienia w ruszaniu z przystanków).	Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Zmniejszenie strat czasu pasażerów. Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu autobusów. Zmniejszenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej.

4	Unowocześnienie systemu informacji dla pasażerów, z wprowadzeniem na kluczowych przystankach dynamicznej wizualnej i głosowej informacji na przystankach oraz w pojazdach komunikacji autobusowej.	Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej. Zwiększenie zaufania pasażerów do komunikacji zbiorowej.
5	Poprawienie funkcjonalności przystanków, w tym poprawa stanu nawierzchni, warunków oczekiwania (wiaty, zadaszania, miejsca do siedzenia).	j.w.
6	Usprawnienie węzłów przesiadkowych w komunikacji autobusowej (np. PKS/MPK).	Ułatwienie dokonywania przesiadek. Skrócenie długości dojść pieszych pomiędzy przystankami. Zwiększenie bezpieczeństwa przesiadania się.
7	Wprowadzenie rozwiązań uwzględniających podróżowanie osób niepełnosprawnych w tym: standaryzacja stosowanych rozwiązań, wprowadzanie taboru niskopodłogowego, dostosowywanie platform, ochrona przystanków przed blokującymi dostęp zaparkowanymi samochodami, usunięcie wszelkich przeszkód (np. nierówne chodniki, handel etc.) w otoczeniu przystanków utrudniających dostęp do nich itp..	Ułatwienie podróży osobom niepełnosprawnym i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji autobusowej. Zwiększenie komfortu podróżowania pozostałym pasażerom.
8	Koordinacja przewozów PKS z komunikacją miejską m.in. przez odpowiednie powiązanie rozkładów jazdy, zapewniające dogodne i szybkie przesiadki w ramach obu systemów transportowych, zapewnienie wysokiej częstotliwości komunikacji miejskiej obsługującej dworzec autobusowy.	Zwiększenie dogodności korzystania z komunikacji zbiorowej poprzez skrócenie czasu przesiadania się.

I.3 Zahamowanie degradacji infrastruktury transportowej.

Realizacja tego celu polityki transportowej będzie prowadzić do podniesienia jakości sieci drogowej oraz obiektów i nadrobienia zaległości w zakresie prowadzenia napraw i utrzymania bieżącego. Jest to niezbędne dla:

- podniesienia komfortu i bezpieczeństwa podróżowania,
- podniesienia trwałości infrastruktury,
- zwiększenia efektywności systemu transportowego,
- podwyższenia pozytywnego wizerunku miasta,
- ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko w postaci zwiększonych emisji zanieczyszczeń a w szczególności emisji hałasu i wibracji.

Dla realizacji celu szczegółowego I.3 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Zwiększanie środków finansowych przeznaczanych na utrzymanie, modernizowanie i odtwarzanie infrastruktury transportowej.	Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróżowania. Ograniczenie kosztów eksploatacji pojazdów. Podniesienie trwałości infrastruktury, w tym niezawodności systemu transportowego. Ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko (hałas, emisje zanieczyszczeń). Poprawa estetyki przestrzeni publicznej i wizerunku miasta.
2	Zapewnienie odpowiednich nakładów na bieżące utrzymanie komunikacji autobusowej.	Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróżowania. Podniesienie niezawodności systemu komunikacji autobusowej. Ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko (hałas, emisje zanieczyszczeń). Poprawa estetyki przestrzeni publicznej i wizerunku miasta.
3	Wdrożenie systemu zarządzania infrastrukturą ze stale aktualizowaną bazą danych o jej stanie i monitorowaniem stanu technicznego.	Racjonalne (z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia) programowanie robót utrzymaniowych i modernizacyjnych.
4	Stosowanie odpowiednich materiałów i technologii wykonania nawierzchni, w tym zaostrenie wymagań jakościowych przy pracach wykonawczych.	Podniesienie komfortu i bezpieczeństwa podróżowania. Ograniczenie kosztów eksploatacji systemu drogowego. Podniesienie trwałości infrastruktury, w tym niezawodności systemu transportowego. Ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko (hałas, emisje zanieczyszczeń). Poprawa estetyki przestrzeni publicznej i wizerunku miasta.

I.4 Usprawnienie zarządzania transportem.

Realizacja tego celu będzie się odnosić do wszystkich elementów systemu transportowego miasta, obejmując: infrastrukturę drogową, ruch i parkowanie samochodów osobowych i ciężarowych oraz funkcjonowanie komunikacji autobusowej. Usprawnienie zarządzania transportem będzie polegać na pełnej koordynacji działań i przedsięwzięć wszystkich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego, doskonaleniu metod zarządzania i ciągłej modernizacji wyposażenia technicznego, przy równoczesnym podnoszeniu kwalifikacji personelu. Jako podstawowy kierunek usprawnień zarządzania należy

przyjąć stopniową i systematyczną integrację systemu przewozowego, pod względem funkcjonalnym i organizacyjnym, obejmującą monitorowanie i sterowanie ruchem, prowadzące do:

- podniesienia sprawności i niezawodności systemu transportowego,
- skrócenia czasu przejazdu komunikacji indywidualnej i publicznej,
- zwiększenia bezpieczeństwa ruchu oraz
- ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

Za zadanie pilne należy uznać wdrożenie systemu zarządzania ruchem, obejmującego komunikację indywidualną i zbiorową.

Dla realizacji celu szczegółowego I.4 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Wprowadzenie nowoczesnego systemu zarządzania ruchem drogowym obejmującego m.in. podsystemy sterowania i monitorowania ruchu, udzielanie priorytetu dla komunikacji autobusowej oraz informowania podróżujących (np. adaptacyjne sterowanie sygnalizacją świetlną, system informacji dynamicznej).	Usprawnienie funkcjonowania głównych korytarzy drogowych rozumiane jako ograniczenie strat czasu, zmniejszenie liczby zatrzymań, szybsze reagowanie w przypadku powstawania awarii. Skrócenie czasu przejazdu w komunikacji zbiorowej.
2	Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem komunikacji autobusowej.	Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej i skrócenie czasu usuwania awarii. Udoskonalenie nadzoru i kontroli nad funkcjonowaniem transportu zbiorowego. Zwiększenie bezpieczeństwa podróżujących.
3	Zwiększanie konkurencji w świadczeniu usług przewozowych w transporcie zbiorowym.	Ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej Podniesienie jakości funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Racjonalizacja subsydiowania usług przewozowych.

Cel II:

Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych

Usprawnienie połączeń układu drogowo-ulicznego miasta z regionalnym, a także krajowym systemem drogowym będzie dotyczyć ruchu o charakterze źródłowo-docelowym związanego z miastem, jak też ruchu tranzytowego. Osiągnięcie tego celu doprowadzi do:

- ułatwienia (np. skrócenia czasu) dostępu do sieci dróg zewnętrznych z poszczególnych rejonów miasta i odwrotnie,
- wyeliminowania lub ograniczenia ruchu tranzytowego w stosunku do miasta,

- zwiększenia niezawodności układu komunikacyjnego,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko.

Działania powinny zmierzać do realizacji obwodnicy miasta w ciągu drogi krajowej nr 61 oraz modernizacji ulic stanowiących przedłużenie dróg krajowych i powiązanie z układem tras obwodowych.

Dla realizacji celu szczegółowego II przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Rozwój układu drogowo-ulicznego, w tym budowa obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 61.	<p>Usprawnienie warunków ruchu drogowego na podstawowym układzie ulic miasta, poprzez wyeliminowanie ruchu tranzytowego i lepszy rozrząd ruchu źródłowo-docelowego.</p> <p>Zwiększenie bezpieczeństwa miasta, poprzez wyeliminowanie transportu ładunków niebezpiecznych</p> <p>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.</p> <p>Zwiększenie wartości terenów w głównych korytarzach ulic.</p>
2	Wdrożenie systemu zarządzania ruchem.	<p>Usprawnienie warunków ruchu drogowego na podstawowym układzie ulic miasta, poprzez lepszą organizację ruchu, monitorowanie zdarzeń i możliwość przeciwdziałania zjawiskom negatywnym.</p> <p>Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>Zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko.</p>

Cel III:

Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego, w tym:

III.1 Poprawa warunków użytkowania istniejącego zainwestowania miejskiego.

Szczególne znaczenie będzie mieć poprawa warunków użytkowania istniejącego zainwestowania miejskiego w odniesieniu do:

- głównych korytarzy ulic, w tym Al. Legionów i ul. Wojska Polskiego oraz
- obszarów miasta o charakterze zabytkowym, wymagających ochrony przed nadmiarem ruchu samochodowego i jego skutkami, przy równoczesnym zapewnieniu niezbędnej dostępności tych obszarów; dotyczy to przede wszystkim obszaru ścisłej ochrony konserwatorskiej (tzw. Strefy „A”) w granicach: ulicy

Zamiejskiej, Zjazd, rzeki Narwi oraz ulic Sikorskiego, Polowej, 3 Maja i Wiejskiej.

Dla realizacji celu szczegółowego III.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Uzupełnienie układu drogowego, w szczególności o trasy drogowe obwodowe w stosunku do centrum miasta.	Ograniczenie zewnętrznego ruchu tranzytowego w stosunku do miasta. Ograniczenie wewnętrznego ruchu tranzytowego w stosunku do centrum miasta. Ograniczenie niepożądanego wnikania ruchu towarowego w obszar centrum miasta. Wylimitowanie konieczności rozbudowy podstawowego układu ulicznego w centrum miasta.
2	Integrowanie systemu zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych i pojazdów komunikacji autobusowej.	Zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem drogowym poprzez zapewnienie płynności ruchu, ograniczenie liczby zatrzymań. Zmniejszenie uciążliwości związanych z ruchem poprzez możliwość sterowania przepływem ruchu, w tym ograniczania dostępu wybranych kategorii pojazdów w określonych porach dnia czy dniach tygodnia.
3	Uzupełnianie układu drogowego w obszarach mieszkaniowych (nowe ulice lokalne i dojazdowe).	Ułatwienie dostępu do obszarów mieszkaniowych i skrócenie czasu dojazdu. Ułatwienie możliwości parkowania w obszarach mieszkaniowych.

III.2 Zwiększenie efektywności systemu transportowego.

W komunikacji autobusowej zwiększanie efektywności będzie wyrażać się m.in. zmniejszaniem kosztów funkcjonowania przy jednoczesnym utrzymaniu, a nawet zwiększaniu udziału w przewozach. W efekcie oznaczać to będzie także konieczność racjonalizowania wydatków przy podnoszeniu standardu świadczonych usług.

W systemie transportu indywidualnego zwiększanie efektywności funkcjonowania będzie powodować ograniczenie kosztów wynikających ze strat czasu użytkowników systemu, kosztów eksploatacyjnych pojazdów oraz kosztów wypadków. Najefektywniejsze w tym względzie będą rozwiązania o charakterze organizacyjnym (zarządzanie ruchem), a w dalszej kolejności inwestycyjne, np. trasy obwodowe.

W rezultacie osiągnięcie tego celu w sposób korzystny wpłynie na:

- jakość funkcjonowania systemu i wysokość ocen wystawianych przez jego użytkowników oraz

- zmniejszenie kosztów ponoszonych codziennie na funkcjonowanie systemu transportowego miasta.

Dla realizacji celu szczegółowego III.2 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Wprowadzanie uprzywilejowania w ruchu dla komunikacji autobusowej.	Zmniejszenie kosztów funkcjonowania systemu transportu zbiorowego (skracanie czasów przejazdu, ograniczenie zużycia energii, ograniczenie liczby niezbędnego taboru).
2	Rozwój konkurencji w funkcjonowaniu transportu zbiorowego, w tym także wprowadzanie komercjalizacji.	Zwiększenie efektywności funkcjonowania przedsiębiorstw komunikacji zbiorowej. Podwyższenie standardu funkcjonowania komunikacji autobusowej.
3	Racjonalizowanie marszrutyzacji i rozkładów jazdy.	Ograniczenie zapotrzebowania na tabor.
4	Tworzenie mechanizmów uzależniających wydatki na drogi od wpływów od użytkowników (np. wpływy z opłat za parkowanie przeznaczone na cele drogowe)	Zwiększenie środków wydatkowanych na funkcjonowanie systemu transportowego
5	Angażowanie pracodawców w akcje służące poprawie funkcjonowania systemu transportowego, np. kreowanie mody na wykorzystywanie roweru i komunikacji zbiorowej w podróżach do pracy.	Ograniczenie ruchu samochodowego. Zwiększenie stopnia wykorzystania komunikacji rowerowej. Zwiększenie efektywności komunikacji autobusowej.

III.3 Porządkowanie zagospodarowania przestrzennego miasta.

Porządkowanie zagospodarowania przestrzennego powinno być traktowane jako zadanie planowania urbanistycznego równie ważne, jak wyznaczanie kierunków i uwarunkowań rozwoju przestrzennego miasta. Polityka w zakresie kształtowania struktury przestrzennej powinna służyć ograniczaniu zapotrzebowania na podróże – zwłaszcza samochodem prywatnym – a także wywierać korzystny wpływ na podział zadań przewozowych między poszczególne rodzaje transportu – zachęcanie do odbywania podróży pieszych i rowerowych. Nie uwzględniając tych przesłanek decyzje lokalizacyjne (np. w odniesieniu do dużych obiektów handlowo-usługowych) lub niezgodny z zasadą strefowania rozwój sieci ulic lub systemu parkingowego (w zależności od skali deficytu przepustowości układu ulicznego i miejsc postojowych), mogą prowadzić do pogorszenia sprawności funkcjonowania systemu transportowego.

Dla realizacji celu szczegółowego III.3 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Podejmowanie działań zmierzających do przemieszania funkcji handlowych, usługowych i mieszkaniowych.	Ograniczenie liczby podróży w komunikacji indywidualnej. Ograniczenie zapotrzebowania na obsługę komunikacją autobusową. Zwiększenie liczby podróży pieszych i rowerowych. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Zmniejszenie zapotrzebowania na rozwój układu drogowego. Zmniejszenie kosztów utrzymania systemu transportowego.
2	Lokalizowanie centrów handlowo-usługowych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta i systemu transportu.	Ograniczenie negatywnego oddziaływania na przepustowość układu ulicznego.

Cel IV:

Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców, w tym:

IV.1 Zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych oraz ich skutków.

Osiągnięcie tego celu będzie prowadzić do podniesienia bezpieczeństwa ruchu na terenie miasta oraz do zmniejszenia liczby ofiar i rannych w wypadkach i kolizjach na terenie miasta. Kompleksowe i długofalowe działania w tym względzie powinny m.in. prowadzić do:

- zmiany zachowań użytkowników dróg (stosowanie się do przepisów ruchu drogowego i zaleceń wynikających z organizacji ruchu),
- zwiększenia świadomości komunikacyjnej u pieszych i rowerzystów,
- redukcji kosztów związanych z wypadkami i kolizjami,
- ograniczenie agresywności ruchu samochodowego,
- zapewnienia większej niezawodności systemu komunikacyjnego, dzięki ograniczeniu liczby incydentów.

Dla realizacji celu szczegółowego IV.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Ograniczenie prędkości jazdy przez: obniżenie limitów prędkości na wybranych trasach i obszarach oraz nadzór nad ich przestrzeganiem	Zmniejszenie liczby wypadków Zmniejszenie liczby ofiar wypadków. Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Ograniczenie agresywności ruchu samochodowego
2	Wprowadzanie segregacji ruchu samochodów, rowerzystów i pieszych na wybranych ciągach drogowych.	Zmniejszenie liczby wypadków Zmniejszenie liczby ofiar wypadków. Zwiększenie komfortu podróżowania
3	Intensyfikacja działań policji i straży miejskiej zmierzających do wymuszenia egzekwowania przepisów.	Zmniejszenie liczby wypadków Zmniejszenie liczby ofiar wypadków. Zmniejszenie skutków wypadków Zwiększenie wpływów z tytułu opłat za parkowanie
4	Prowadzenie działań edukacyjnych i szkoleniowych.	Zmniejszenie liczby wypadków Zmniejszenie liczby ofiar wypadków.
5	Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych.	Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu Zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców, w szczególności dzieci.
6	Rozszerzanie strefy z ograniczeniami dla ruchu samochodów w centrum miasta.	Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu Ograniczenie hałasu komunikacyjnego

IV.2 Wykreowanie poczucia bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportowego.

Poczucie osobistego bezpieczeństwa jest ważnym czynnikiem wpływającym na wybór sposobu podróżowania. Zagrożenie napadami chuligańskimi lub rabunkowymi często powoduje rezygnowanie z odbywania podróży środkami transportu zbiorowego, rowerem lub pieszo. Czynnikiem ten ma szczególne znaczenie w odniesieniu do osób starszych oraz niepełnosprawnych, wśród których poczucie zagrożenia bezpieczeństwa osobistego jest wzmożone wskutek niedostatecznego wyposażenia infrastruktury drogowej i taboru komunikacyjnego w urządzenia ułatwiające samodzielne poruszanie się po mieście.

Osiągnięcie tego celu będzie prowadzić do:

- zwiększenia atrakcyjności komunikacji autobusowej, rowerowej i ruchu pieszego,
- zwiększenia efektywności komunikacji autobusowej,
- poprawienia wizerunku miasta.

Dla realizacji celu szczegółowego IV.2 przyjmuje się następujące środki realizacji:

Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
-------------------------------	------------------------------

1	Intensyfikacja działań policji i straży miejskiej.	Zwiększenie bezpieczeństwa osobistego podróżujących. Zwiększenie ruchu pieszego.
2	Wyposażenie autobusów miejskich w system łączności ze służbami miejskimi.	Zwiększenie bezpieczeństwa osobistego kierujących i podróżujących. Zwiększenie wykorzystania komunikacji autobusowej.
3	Wymiana taboru autobusowego na nowoczesny.	j.w.
4	Rozwój systemów monitorowania ruchu.	Zwiększenie bezpieczeństwa osobistego podróżujących. Skrócenie czasu reakcji na zdarzenia

Cel V:

Poprawa stanu środowiska naturalnego, w tym:

V.1 Ograniczenie emisji (zanieczyszczeń, hałasu i wibracji) od transportu.

Mieszkańcy miasta są narażeni na uciążliwości związane z funkcjonowaniem systemu komunikacyjnego (w domach, miejscach pracy oraz w przestrzeni miejskiej). Celem polityki transportowej będzie doprowadzenie do ograniczenia tych uciążliwości, co w efekcie przyniesie:

- poprawę zdrowotności mieszkańców,
- poprawę komfortu zamieszkania i warunków pracy,
- poprawę jakości przestrzeni miejskiej wzdłuż głównych korytarzy transportowych,
- poprawę wizerunku miasta.

Istotne jest także przeciwdziałanie niekorzystnym wpływom systemu transportowego w obszarze centrum miasta, w tym w szczególności w strefie ochrony konserwatorskiej, oraz ochrona wód w dolinie rzeki Narwi, Łomżyczki i Lepackiej Strugi.

Dla realizacji celu szczegółowego V.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
-------------------------------	------------------------------

1	Budowa tras obwodowych.	Ograniczanie emisji związanych z zewnętrznym ruchem tranzytowym w stosunku do miasta. Ograniczanie emisji związanych z wewnętrznym ruchem tranzytowym w stosunku do centrum miasta. Ograniczanie emisji związanych z ruchem towarowym na głównych ciągach ulic.
2	Rozszerzanie ograniczeń ruchu drogowego, zwłaszcza w strefie „A” oraz w głównych korytarzach transportowych	Ograniczanie emisji związanych z ruchem drogowym.
3	Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem.	Ograniczenie emisji w związku z usprawnieniem ruchu, jego płynnością (mniejsza liczba zatrzymań i przyspieszeń).
4	Wprowadzanie ograniczeń prędkości pojazdów.	Ograniczenie emisji w związku z niższą prędkością pojazdów.
5	Tworzenie zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych, wymiany okien w mieszkaniach i miejscach nauki i pracy.	Ograniczenie uciążliwości związanych z hałasem drogowym.
6	Stosowanie konstrukcji nawierzchni redukujących hałas przy styku opony samochodu z jezdnią.	Ograniczenie uciążliwości związanych z hałasem drogowym.
7	Wymiana przestarzałego taboru autobusowego na nowoczesny.	Ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń.
8	Pielęgnacja i powiększanie obszarów zieleni miejskiej mogących być naturalną barierą ochronną przed hałasem	Ograniczenie uciążliwości związanych z emisją hałasu drogowego i zanieczyszczeń.
9	Faworyzowanie energooszczędnych środków transportu (ruch pieszcy, rowerowy).	Ograniczenie emisji zanieczyszczeń.

V.2 Poprawa stanu zdrowotnego społeczeństwa.

Transport jest jednym z ważniejszych czynników wpływających na zdrowie i bezpieczeństwo obywateli. Dotyczy to przede wszystkim:

- zdrowia fizycznego w związku z zagrożeniami związanymi z wypadkami drogowymi i zanieczyszczeniem środowiska,
- zdrowia psychicznego w związku z zagrożeniami związanymi ze stresem, obawami przed udziałem w wypadku i zranieniem lub śmiercią, bezpieczeństwem osobistym w podróży, hałasem itp.,
- zdrowia społecznego (w znaczeniu kontaktów międzyludzkich) w związku z utrudnieniami w korzystaniu z transportu przez osoby niepełnosprawne i starsze oraz dostępnością miejsc pracy, szkół, usług itp.

Można zauważyć rosnące zrozumienie dla wagi działań zmierzających do usprawnienia systemu transportowego w kierunku poprawy stanu zdrowotnego

społeczeństwa. Omawiany cel zostanie osiągnięty przez działania podejmowane dla osiągnięcia innych celów, w tym w szczególności związane z:

- ograniczaniem negatywnego oddziaływania transportu w postaci emisji zanieczyszczeń, hałasu i drgań,
- podnoszeniem bezpieczeństwa ruchu,
- zachęcaniem do korzystania z innych niż samochód środków transportu.

V.3 Ochrona substancji historycznej.

Substancja historyczna wymaga szczególnej ochrony przed oddziaływaniami transportu. Dopuszczenie do nadmiernego wnikania ruchu samochodowego w głąb obszarów zabytkowych prowadzi do degradacji tych obszarów. Wąskie, źle przewietrzane ulice w obszarach starej zabudowy wzmagają hałas, spaliny przyspieszają korozję materiałów budowlanych, a wzbudzone drgania powodują uszkodzenia elementów konstrukcji starych budowli. Obserwacje:

- negatywnych skutków niekontrolowanego wnikania ruchu w głąb obszarów zabytkowych i
- nie uwzględniających charakteru tych obszarów prób dostosowywania ich układów do wymogów intensywnego ruchu samochodowego,

przy równocześnie rozpowszechniającym się zrozumieniu potrzeby ochrony zespołów zabytkowych, stały się przyczyną zmiany podejścia do zagadnienia obsługi transportowej tego typu obszarów. Podejście to zakłada, że w przypadkach gdy ruch może wywołać „erozję komunikacyjną” obszaru zabytkowego, należy ograniczyć funkcje lub intensywność użytkowania do poziomu nie wywołującego ujemnych następstw. W przypadku Łomży ograniczenie funkcji winno oznaczać:

- kontynuowanie rozszerzania strefy ograniczonego ruchu samochodowego w strefie centralnej miasta,
- prowadzenie działań ochronnych w odniesieniu do innych cennych obiektów położonych poza strefą ruchu uspokojonego.

Dotyczy to w szczególności strefy ochrony konserwatorskiej ograniczonej ulicami Zamiejska, Zjazd, Sikorskiego, Polowa, 3 Maja, Wiejska oraz rzeką Narwią, w którym zakłada się pierwszeństwo wymagań konserwatorskich nad współczesną działalnością inwestycyjną (Katedra, klasztory Kapucynów i Benedyktynek, zabudowa XIX i XX-wieczna usytuowana wzdłuż Starego Rynku, ul. Dwornej, Długiej, Krzywe Koło i Rybaki).

Omawiany cel zostanie osiągnięty przez działania podejmowane dla osiągnięcia innych celów, w tym w szczególności związane z:

- ograniczaniem negatywnego oddziaływania transportu w postaci emisji zanieczyszczeń, hałasu i drgań,
- zachęcaniem do korzystania z innych niż samochód środków transportu.

Cel VI: Poprawa prestiżu i wizerunku miasta, w tym:

VI.1 Poprawa jakości przestrzeni miejskiej i krajobrazu miejskiego.

Działania inwestycyjne w stosunku do różnych systemów transportu powodują zawsze mniejszą lub większą ingerencję w krajobraz. W celu zmniejszenia ujemnego wpływu inwestycji na otoczenie należy wymagać, by na etapie przygotowywania projektów

wykonywane były szczegółowe analizy wpływu planowanych inwestycji na krajobraz miejski. Również w odniesieniu do istniejących budowli inżynierskich związanych z transportem należy dążyć do wprowadzania takich rozwiązań architektonicznych, które korzystnie będą wpływać na charakter miasta.

Celem polityki transportowej powinno być także podnoszenie jakości przestrzeni miejskiej, osiągane przez dalsze kreowanie obszarów, które mogłyby stanowić wizytówkę miasta z przestrzenią publiczną przyjazną człowiekowi. Obszary te będą cechować się łatwą dostępnością głównie dzięki transportowi zbiorowemu.

Przestrzenie takie będą stanowić ulice wolne od uciążliwości ruchu samochodowego (lub z ograniczonym ruchem „uspokojonym”), z wychodzącymi na nie usługami, urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, wkomponowanymi w dobrze urządzoną zielen. Elementami nobilitującymi przestrzeń miejską będą także zmodernizowane korytarze tras autobusowych, charakteryzujące się nowoczesnym taborom komunikacyjnym, wysoką jakością urządzeń do obsługi ruchu pieszego i wysokim standardem przystanków.

Dla realizacji celu szczegółowego VI.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Koordinowanie planów rozwoju zagospodarowania przestrzennego z planami rozwoju systemu transportowego.	Zachowanie wysokiej jakości krajobrazu miejskiego.
2	Uwzględnienie przesłanek estetycznych w projektowaniu infrastruktury transportowej.	Zachowanie wysokiej jakości krajobrazu miejskiego.
3	Modernizowanie ulic i placów w powiązaniu z modernizacją systemu komunikacji autobusowej i rozwojem systemu rowerowego.	Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej. Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej i rowerowej w przewozach.
4	Tworzenie i rozszerzanie stref ruchu uspokozonego.	Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
5	Tworzenie i rozszerzanie stref wolnych od ruchu samochodów.	Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
6	Uwzględnienie przesłanek estetycznych w zamówieniach i eksploatacji taboru komunikacji zbiorowej.	Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
7	Eliminacja nieprawidłowego parkowania i ograniczenie liczby stanowisk w miejscach, gdzie parkowanie pogarsza jakość przestrzeni miejskiej.	Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.

VI.2 Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów.

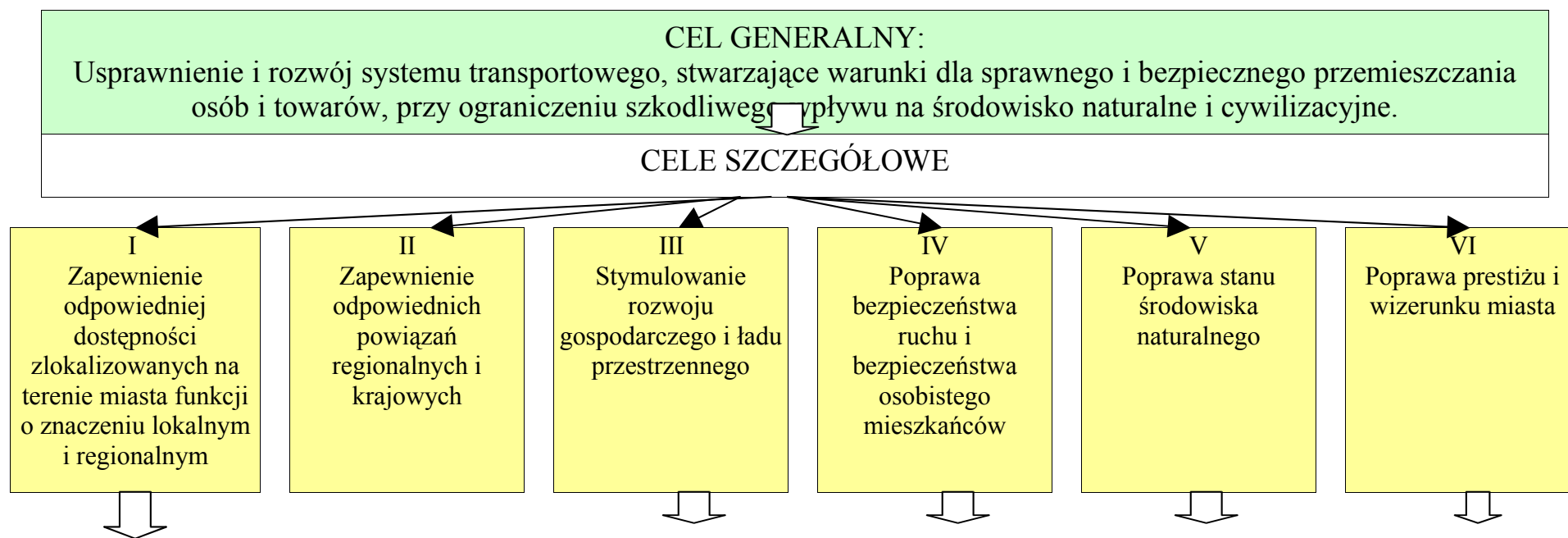
Osiągnięcie tego celu w znacznej mierze wynika z realizacji pozostałych celów polityki transportowej, w tym w szczególności celów: I.1, I.3, I.4, II, III.1 i III.2.

Poprawa jakości systemu transportowego Łomży zwiększy jej atrakcyjność dla inwestorów, a tym samym przyczyni się do dalszego rozwoju miasta.

- Poprawa dostępności rejonów miasta, stanowiących główne cele podróży.
- Poprawa warunków podróżowania komunikacją zbiorową w tym w odniesieniu do osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.
- Zahamowanie degradacji infrastruktury transportowej.
- Usprawnienie zarządzania transportem.

- Poprawa warunków użytkowania istniejącego zainwestowania miejskiego.
- Zwiększenie efektywności systemu transportowego.
- Porządkowanie zagospodarowania przestrzennego miasta.

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Z li w sk - W po b o u sy tr | <ul style="list-style-type: none"> - Poprawa jakości przestrzeni miejskiej i krajobrazu miejskiego. - Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



4.4 Zasady realizacji polityki transportowej

Wymienione w poprzednich punktach środki realizacji polityki transportowej powinny być stosowane w stopniu zróżnicowanym w zależności od charakteru obszaru. W strefie centralnej miasta, charakteryzującej się koncentracją celów podróży, rozbudowanym systemem transportu autobusowego, występującymi ograniczeniami przepustowości układu drogowo-parkingowego, podstawą powinno być sprzyjanie funkcjonowaniu transportu zbiorowego. Może to także oznaczać wprowadzanie restrykcji w stosunku do ruchu samochodów.

Inne podejście do organizacji transportu powinno być stosowane w obszarach luźniejszej zabudowy. Rola komunikacji zbiorowej w tych obszarach jest mniejsza, z wyjątkiem kierunków promienistych prowadzących do centrum miasta. W tych strefach istnieje możliwość lepszego spełnienia oczekiwań zmotoryzowanych co do możliwości swobodnego wykorzystywania samochodów osobowych, w tym parkowania.

Poniżej przedstawiono podstawowe zasady zrównoważenia systemu transportowego w poszczególnych obszarach miasta. Wskazano też niezbędne działania z podaniem zróżnicowania na działania o charakterze restrykcyjnym i rekompensującym oraz propozycje środków ich realizacji.

W STREFIE CENTRALNEJ MIASTA:

Rodzaj działania	Środki realizacji
<i>DZIAŁANIE RESTRYKCYJNE – ograniczenie roli samochodów osobowych w podróżach do centrum miasta.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie (rozszerzenie) systemu płatnego parkowania. • Eliminowanie nielegalnego parkowania. • Ograniczenie liczby miejsc parkingowych przez eliminowanie postojowych miejsc przykrawężnikowych położonych wzdłuż ciągów drogowych prowadzących intensywny ruch autobusowy i w sąsiedztwie przystanków. • Ograniczenia penetracji przez samochody osobowe strefy ochrony konserwatorskiej; wprowadzenie ograniczeń na wybranych ulicach, także czasowych, ze zróżnicowaniem na dni tygodnia i pory doby. • Eliminowanie z ruchu samochodów niesprawnych technicznie oraz przekraczających normy emisji spalin. • Intensyfikacja działań policji na rzecz porządku na ulicach i parkingach oraz przestrzegania zasad ruchu drogowego (blokowanie skrzyżowań, nadmierna prędkość itp.).

<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – usprawnienie systemu komunikacji autobusowej.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzanie priorytetów dla autobusów w wybranych punktach sieci drogowej, np. na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. • Poprawa komfortu podróżowania przez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, w tym także w okresach międzyszczytowych. • Poprawa komfortu podróżowania przez wymianę taboru na nowoczesny. • Zahamowanie degradacji i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego: przystanki, przystosowanie układu dla niepełnosprawnych. • Wprowadzenie systemu informacji dla podróżnych na głównych przystankach (np. Pl. Kościuszki), przekazującego dane o ruchu pojazdów komunikacji zbiorowej na bieżąco.
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu samochodów.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem, w tym monitorowania ruchu i reagowania w przypadku powstania zdarzeń szczególnych (wypadki, awarie itp.).
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – usprawnienie ruchu rowerowego.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój systemu dróg rowerowych. • Wprowadzenie normatywu parkingowego (minimum) dla rowerów przy nowo powstających obiektach. • Wprowadzanie publicznych parkingów dla rowerów (z zapewnieniem bezpiecznego ich przechowywania).

W STREFACH MNIEJ ZURBANIZOWANYCH

<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie systemu transportu zbiorowego.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie komfortu podróżowania przez zwiększenie częstotliwości kursowania oraz wymianę taboru, głównie na ciągach transportowych prowadzących do centrum. • Modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego: przystanki, przystosowanie układu dla niepełnosprawnych.
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu samochodów.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Uzupelnienie układu drogowego (trasy obwodowe) umożliwiające wyprowadzenie ruchu zewnętrznego (tranzytowego) w stosunku do miasta.
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu rowerowego.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój systemu dróg rowerowych w kierunku głównych ciągów komunikacji zbiorowej i do centrum.

4.5 Wnioski dotyczące kierunków polityki przestrzennej

Z analizy systemu transportowego Łomży i proponowanej polityki transportowej płyną następujące wnioski dla polityki przestrzennej miasta:

- niezbędne jest wprowadzenie w planach miejscowych (i egzekwowanie) minimalnych i maksymalnych normatywów parkingowych dla nowobudowanych obiektów, limitujących wzrost liczby miejsc parkingowych w poszczególnych obszarach miasta;
- należy podejmować działania zmierzające do przemieszania w poszczególnych obszarach funkcji handlowych, usługowych i mieszkaniowych;
- należy kontrolować lokalizowanie i rozwój centrów handlowo-usługowych tak, aby ich lokalizacja była zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju miasta i systemu transportu;
- należy planować obszary wolne od ruchu samochodów;
- należy planować strefy ruchu uspokozonego,
- należy planować modernizację ulic i placów w powiązaniu z modernizacją systemu transportu zbiorowego.

4.6 Wnioski dotyczące sposobu poprawy organizacji przewozów komunikacją zbiorową

Sposoby poprawy organizacji przewozów komunikacją zbiorową wynikają zarówno z diagnozy stanu istniejącego - w zakresie ukształtowania układu i częstotliwości kursowania środków przewozowych - jak również z przesłanek ogólnych, których genezę stanowią problemy funkcjonowania transportu zbiorowego w warunkach wysokiego – i stale wzrastającego - poziomu motoryzacji, oraz niedobór środków finansowych na subsydiowanie kosztów bieżącej eksploatacji oraz rozwoju tej gałęzi transportu. W nawiązaniu do tych uwag należy stwierdzić, że:

1. Postulat powszechnej dostępności nadaje komunikacji zbiorowej funkcję użyteczności publicznej, czemu odpowiada model działalności regulowanej, zakładający wpływ władz publicznych na organizację przewozów. Władze te mają obowiązek ścisłego i skutecznego nadzoru nad wydatkowaniem na ten cel środków publicznych. Efektywne wydatkowanie tych środków wymaga:
 - badania potrzeb przewozowych użytkowników,
 - precyzyjnego wyznaczania zadań przewoźnikom,
 - ścisłego i stałego kontrolowania stopnia wykonania tych zadań pod względem ilościowym i jakościowym,
 - wiązania finansowania przewoźników ze sposobem i stopniem realizacji zadań przewozowych.
2. W realizowaniu przez komunikację zbiorową funkcji użyteczności publicznej, jako korzystne uznaje się rozwiązanie zakładające odrębność organizacyjną jednostki zarządzającej tą komunikacją i przewoźnika. O efektywności takiego rozwiązania decydują następujące czynniki:
 - wyeliminowanie niebezpieczeństwa podporządkowania niektórych rozwiązań w zakresie organizacji przewozów partykularnym interesom przewoźnika,
 - poddanie działalności przewozowej przewoźnika wyspecjalizowanej kontroli, z systemem kar za niewłaściwe świadczenie usług przewozowych,
 - posiadanie przez pasażera wyspecjalizowanego reprezentanta swoich interesów.
3. Model komunikacji regulowanej przez wyspecjalizowaną, niezależną od przewoźników jednostkę zarządzającą, stwarza warunki dla organizowania usług przewozowych przez konkurujących przewoźników.

W przypadku Łomży wskazane byłoby rozważenie możliwości powołania jednostki zarządzającej transportem zbiorowym w skali regionalnej, obejmującej miasto i tereny przyległe, dla których stanowi ono ośrodek centralny.

W sytuacji nie oddzielenia działalności organizatorskiej od przewozowej, niezbędne jest wprowadzenie innych rozwiązań zapewniających realizację celów samorządów lokalnych w odniesieniu do przewoźnika. Mogą one polegać na bezpośrednim urzędowym nadzorze lub też udziale przedstawicieli władz samorządowych w radzie nadzorczej przewoźnika.

Problematyka zarządzania jakością usług przewozowych jest podstawowym problemem polskich miast, w których jakość tych usług jest kształtowana samodzielnie i niezależnie przez władze samorządowe. Szersze zainteresowanie problematyką jakości usług komunikacji publicznej obserwuje się w Polsce dopiero od momentu transformacji społeczno-gospodarczej przełomu lat dziewięćdziesiątych. Wcześniej, przez wiele lat, organizatorzy przewozów zakładali, że jeśli usługi będą stosunkowo niezawodne, a stan pojazdów nie będzie stanowił wyraźnego zagrożenia bezpieczeństwa pasażerów, będą oni zadowoleni z usług. W sytuacji utraty monopolistycznej pozycji komunikacji zbiorowej, poprawa jakości usług przewozowych ma istotne znaczenie w procesie zatrzymywania dotychczasowych pasażerów i przyciągania nowych klientów. Utrzymywanie jakości usług na odpowiednim poziomie jest obecnie jednym z najważniejszych celów zarządzania komunikacją miejską.

Najlepsze wyniki w zakresie poprawy jakości usług przewozowych uzyskuje się wówczas, gdy usługi te świadczone są na podstawie umów zawieranych pomiędzy jednostką zarządzającą (nadzorującą) komunikacją zbiorową a przewoźnikami. Typowy zestaw uwzględnianych w umowach kryteriów oceny jakości obejmuje:

- stopień realizacji planowych kursów,
- punktualność,
- czystość pojazdów,
- prawidłowość oznakowania pojazdów,
- stan techniczny pojazdów,

który jest niekiedy rozszerzony o takie kryteria jak:

- posiadanie przez prowadzącego pojazd zapasu biletów do sprzedaży,
- przekazywanie właściwej informacji dla pasażerów,
- czystość i stan techniczny przystanków,
- prawidłowość wypełniania kart drogowych,
- wykroczenia służbowe (wożenie w kabinach innych osób, palenie papierosów, braki w umundurowaniu) itp.

Wymieniony zestaw kryteriów oceny może być stosowany również w tych miastach, w których usługi przewozowe nie są świadczone na podstawie umów z jednostkami zarządzającymi lokalnym transportem zbiorowym.

Jednym z największych wyzwań dla komunikacji miejskiej jest wstąpienie Polski do Unii Europejskiej. **Z zasadami przyjętymi w UE nie da się pogodzić utrzymywania monopolu przedsiębiorstw chronionych przez państwo lub władze samorządowe.** Dotowanie transportu miejskiego, czy finansowanie kluczowych inwestycji będzie nadal możliwe, jednak nie może to się odnosić do z góry określonego przewoźnika. Korzystne dla transportu miejskiego jest to, że Komisja Europejska traktuje go inaczej niż np. transport na dalekie odległości. Celem jest bowiem walka z zatłoczeniem dróg miejskich i poprawa warunków środowiskowych. Dopuszcza się wsparcie finansowe przynajmniej do czasu, kiedy nie zostaną uruchomione mechanizmy fiskalne wyrównujące szanse transportu zbiorowego i

indywidualnego (przez odpowiednie opodatkowanie tego ostatniego). W przygotowywanych przepisach, dotyczących publicznego transportu zbiorowego, zakłada się wprowadzenie „konkurencji regulowanej”. Oznacza to dopuszczenie publicznego finansowania usług o standardzie wyższym, niż to byłoby możliwe do osiągnięcia przy braku dotowania. Dąży się przy tym do tego, żeby założony standard usług został zapewniony przy kosztach weryfikowanych za pomocą mechanizmu konkurencji.

Zwiększenie konkurencji na rynku usług przewozowych w lokalnym transporcie zbiorowym może następować poprzez włączanie do tej działalności przewoźników prywatnych (np. Związek Komunalny Komunikacji Międzygminnej w Jaworznie zawiera umowy wyłącznie z prywatnymi przewoźnikami), dysponujących własnymi autobusami i często wykazujących się niższymi kosztami eksploatacji niż przewoźnicy komunalni. Dotychczasowe doświadczenia krajowe wskazują, że jest to często związane z eksploatacją starych, niskostandardowych autobusów. Jednak należy się liczyć z tym, że wstąpienie Polski do unii Europejskiej oznaczać będzie pełne otwarcie rynku usług przewozowych w komunikacji lokalnej i regionalnej dla prywatnych przewoźników zagranicznych, znacznie lepiej wyposażonych w tabor komunikacyjny niż przewoźnicy krajowi. Obserwacja rozwoju sytuacji w krajach UE pozwala zauważyć, że największe sukcesy w opanowywaniu rynku usług przewozowych odnoszą wielkie przedsiębiorstwa, operujące na skalę europejską, a coraz częściej na skalę globalną.

Ze względu na wysokie zdolności przewozowe i możliwe do zaakceptowania przez użytkowników prędkości podróżowania, komunikacja zbiorowa może i powinna spełniać podstawową rolę w obsłudze potrzeb przewozowych (przy spełnieniu wymagań zapewniających efektywną eksploatację taboru na trasach komunikacyjnych). Zapewni to bowiem:

- oszczędność środków na inwestycje transportowe służące zaspokojeniu potrzeb użytkowników samochodów osobowych (tzn. na rozbudowę dróg i parkingów),
- oszczędność terenów, ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na powierzchnie ulic, skrzyżowań i miejsc przechowywania pojazdów,
- oszczędność środowiska w skali lokalnej i globalnej, głównie jako rezultat niższej energochłonności i emisji spalin, w przeliczeniu na 1 pasażera,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu, poprzez zmniejszenie liczby ofiar i pozostałych skutków wypadków drogowych,
- lepszą ochronę wartości naturalnych i kulturowych.

Warunkiem zapewnienia odpowiedniej atrakcyjności usług komunikacji zbiorowej jest systematyczne prowadzenie badań marketingowych i kształtowanie na tej podstawie oferty przewozowej. Podstawowe znaczenie mają tu badania potrzeb przewozowych pod względem ilościowym i jakościowym, w tym rozpoznanie ocen i preferencji osób systematycznie podróżujących środkami komunikacji zbiorowej, jak również osób podróżujących sporadycznie. Zapoczątkowane badania ankietowe użytkowników systemu transportu zbiorowego powinny być kontynuowane, jednak na próbie statystycznej o większej liczebności, z zachowaniem wymagań losowego doboru próby.

Warunkiem koniecznym racjonalnego kształtowania oferty przewozowej w komunikacji zbiorowej jest znajomość wielkości efektywnego popytu w odniesieniu do poszczególnych tras i linii oraz okresów obsługi. W zakres badań popytu, oprócz jego wielkości, wchodzi również badanie struktury pasażerów według rodzaju biletów i uprawnień do przejazdów bezpłatnych, oraz badanie wykorzystania biletów okresowych. Służy to bezpośrednio określaniu przychodowości linii komunikacyjnych i poszczególnych kursów realizowanych na tych liniach. Pozwala na określenie utraty przychodów z tytułu przejazdów na podstawie

biletów ulgowych oraz przejazdów bezpłatnych. W rezultacie wiadomo, jaka część dotacji na funkcjonowanie komunikacji zbiorowej stanowi praktycznie refundację obowiązujących uprawnień do przejazdów za obniżoną opłatą lub bezpłatnie, a jaka jej część przeznaczana jest na pokrycie deficytu wynikającego z innych powodów.

Poza poprawą efektywności działalności organizacyjnej i ekonomicznej, w tym głównie poprzez restrukturyzację i demonopolizację usług przewozowych oraz prowadzenie nadzoru i kontroli nad funkcjonowaniem komunikacji zbiorowej, niezbędne jest podjęcie innych, skoordynowanych przedsięwzięć, obejmujących:

- optymalizowanie wykorzystania taboru przez wybór środków przewozowych odpowiednio do wielkości potoków pasażerskich i długości podróży,
- wymianę wyeksploatowanego taboru,
- optymalizowanie układu linii i częstotliwości kursowania pojazdów,
- integrację różnych przewoźników (transport miejski, międzymiastowa komunikacja autobusowa), poprzez koordynację rozkładów jazdy i wprowadzenie jednolitych taryf,
- zapewnienie odpowiednich nakładów na utrzymanie dróg, przez które przebiegają trasy komunikacji zbiorowej,
- poprawa funkcjonalności przystanków (zatoki, wiaty, informacja dla pasażerów),
- rozwój nowoczesnych systemów informowania pasażerów,

Obecnie występujące, dobre warunki ruchu autobusów komunikacji zbiorowej w układzie ulicznym Łomży nie oznaczają, że nie ma potrzeby wprowadzania żadnych rozwiązań usprawniających funkcjonowanie tras komunikacyjnych, w tym stosowania metod i środków uprzywilejowania autobusów komunikacji zbiorowej w ruchu. Doświadczenia krajów, w których negatywne skutki wzrostu motoryzacji wystąpiły wcześniej niż w Polsce, wskazują jako szczególnie pożądane, aby priorytety w ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej wprowadzane były już w początkowym okresie występowania utrudnień w funkcjonowaniu tras komunikacyjnych, a nawet z pewnym wyprzedzeniem. Łatwiejsze jest wówczas uzyskanie aprobaty społecznej dla takich rozwiązań, zanim nastąpi drastyczne pogorszenie warunków podróżowania w większych obszarach miasta. W odniesieniu do miast średniej wielkości, do których zalicza się Łomża, wskazane jest podejmowanie przedsięwzięć wyprzedzających przejawy niesprawnego funkcjonowania tras komunikacji miejskiej. Dotyczy to zwłaszcza obszarów centralnych oraz tras do nich prowadzących.

5 ZINTEGROWANY PROGRAM GOSPODARKI TRANSPORTOWEJ

5.1 Wstęp

Celem strategicznym opracowania **Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży** było zwiększenie spójności:

- miasta pod względem transportowym, gospodarczym i społecznym,
- przestrzennej w skali miasta oraz

- miasta z systemem transportowym w skali regionu i kraju.

W planie tym uwzględniono aspekty związane z ruchem:

- wewnętrznym w mieście,
- lokalnym i regionalnym bliskiego zasięgu, dojazdowym do miasta,
- zewnętrznym, źródłowo-docelowym (dalekiego zasięgu) w stosunku do miasta,
- tranzytowym w stosunku do miasta,

oraz uwzględniono funkcjonowanie podsystemów:

- indywidualnej komunikacji samochodowej,
- komunikacji zbiorowej,
- ruchu pieszego,
- ruchu rowerowego oraz
- węzłów integrujących te podsystemy.

Podstawą sformułowania Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta jest polityka transportowa miasta Łomży, która wraz z zestawem środków realizacji gwarantuje:

- zrównoważony gałęziowo, długofalowy rozwój systemu transportowego miasta,
- rozwój, rozbudowę i modernizację systemu transportowego służące tworzeniu warunków do wzrostu konkurencyjności miasta i
- wzrost bezpieczeństwa w systemie transportowym.

Działania przedstawione w Programie gwarantują dodatkowo efekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne w zakresie:

- rozbudowy układu drogowego,
- modernizacji i poprawy jakości sieci drogowej,
- usprawnienia przejazdu przez miasto,
- rozwoju transportu zbiorowego,
- wdrażania systemu zarządzania i monitorowania ruchu,
- ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko,
- rewitalizacji obszarów zdegradowanych.

5.2 Zadania objęte Zintegrowanym Programem Gospodarki Transportowej

Poniżej przedstawiono 27 zadań do wykonania w ramach Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży, w podziale na 4 kategorie:

- zadania o znaczeniu priorytetowym (7 zadań),
- zadania wskazane do wykonania do roku 2008 (8 zadań),
- zadania wskazane do wykonywania systematycznie do roku 2015 (6 zadań),
- inne zadania do wykonania po roku 2008 (6 zadań).

Z punktu widzenia ich charakteru zadania podzielono na zadania o charakterze organizacyjno-inwestycyjnym (14 zadań) i zadania o charakterze inwestycyjnym (13 zadań).

Realizacja zadań będzie mieć znaczenie długofalowe i m.in. będzie dotyczyć:

- Rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportu publicznego.
- Budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury pomocniczej służącej zwiększeniu bezpieczeństwa i dostępności do sieci transportu publicznego.
- Modernizacji i przebudowy zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu (autobus miejski, autobus zamiejski, taksówka, samochód, rower, ruch pieszny)
- Tworzenia systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki.
- Modernizacji ciągów ulic.
- Wykonania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Budowy ciągów rowerowych.
- Budowy, modernizacja lub remont chodników

5.2.1 Przedsięwzięcia wskazane do wykonania do roku 2008 - o charakterze priorytetowym

Wyznaczając w Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Łomży zadania priorytetowe wzięto pod uwagę diagnozę stanu systemu transportowego oraz proponowane cele i środki realizacji polityki transportowej. Na tej podstawie jako priorytetowe uznano:

- działania w zakresie usprawnienia ruchu drogowego,
- poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego
- poprawę jakości komunikacji autobusowej,
- intensywny rozwój komunikacji rowerowej

i zaproponowano realizację następujących 6 zadań:

Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem

Budowa południowo-wschodniego obejścia Łomży w ciągu drogi nr 61

Wprowadzenie programu poprawy BRD

Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej

Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego – etap I

Prowadzenie kampanii na rzecz ruchu rowerowego

Modernizacja zaplecza MPK

Zadanie 1:	Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu ruchu pieszego. - Węzłów przesiadkowych.

Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none">- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.- Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych.- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.- Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.- Poprawa stanu środowiska naturalnego.- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR - z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none">- Budowa, modernizacja i przebudowa urządzeń sterowania ruchem drogowym, w tym wprowadzenie:<ul style="list-style-type: none">• centralnego sterowanie sygnalizacją na skrzyżowaniach,• sygnalizacji akustycznej,• sygnalizacji świetlnej wzbudzanej przez autobusy.- Wprowadzenie monitorowania ruchu na kluczowych trasach i newralgicznych punktach miasta.- Wprowadzenie systemu informowania o aktualnej sytuacji ruchowej.- Budowa kanalizacji teletechnicznej.- Zakup i montaż systemów sterowania i nadzoru ruchu połączonych ze środkami zwiększającymi bezpieczeństwo,- Budowa sygnalizacji ulicznej na skrzyżowaniach.- Tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej mających na celu poprawę jakości obsługi podróżnych, monitoring bezpieczeństwa, koordynacja układu linii autobusowych oraz synchronizacja rozkładów jazdy.

Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none">- Usprawnienie ruchu samochodowego (zmniejszenie strat czasu, liczby zatrzymań).- Usprawnienie ruchu autobusowego (zmniejszenie strat czasu, zwiększenie prędkości jazdy, zredukowanie kosztów eksploatacji).- Nadzór nad ruchem autobusów (lokalizacja autobusów, łączność z kierowcą, weryfikacja punktualności).- Monitorowanie ruchu i szybkie reagowanie w przypadku powstawania zdarzeń.- Poprawa systemu informacji dla użytkowników systemu transportowego.- Ograniczenie uciążliwości ruchu drogowego i negatywnego oddziaływania na środowisko (zwiększenie płynności ruchu, możliwość sterowania przepływem ruchu).- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oraz rzeczywistego i odczuwanego bezpieczeństwa osobistego podróżujących i kierujących pojazdami.- Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej (poprawa punktualności).- Zwiększenie stopnia wykorzystywania komunikacji zbiorowej w podróżach pieszych.
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Punktem wyjścia powinno być opracowanie studium wykonalności (<i>feasibility study</i>) systemu zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych i komunikacji zbiorowej w Łomży. - System ten powinien obejmować co najmniej następujące podsystemy funkcjonalne: <ul style="list-style-type: none"> • sterowania sygnalizacją świetlną z możliwością udzielania priorytetu w ruchu dla komunikacji autobusowej, • monitorowania ruchu (system detekcji pojazdów, podgląd ruchu za pomocą kamer), • szybkiego reagowania w przypadku występowania zakłóceń (wypadków, awarii, itp.), • łączności służb miejskich (policja, straż miejska, MPK, służby techniczne), • nadzoru ruchu autobusów komunikacji miejskiej (identyfikowanie położenia autobusów na trasach, kontrolowanie punktualności, łączność z kierowcą), • dyspozytorskiego sterowania ruchem autobusów na trasach komunikacyjnych, • informacji dla pasażerów (w internecie, w autobusach, na przystankach, przy drodze). - Wprowadzanie priorytetu w ruchu dla autobusów będzie przyczyniać się do zmniejszenia kosztów funkcjonowania systemu komunikacji zbiorowej (skrócenie czasów przejazdu, ograniczenie zużycia energii, ograniczenie ilości taboru potrzebnego do obsługi potrzeb przewozowych), poprawy płynności i punktualności ruchu autobusów na trasach komunikacyjnych.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Wskazany termin realizacji:	Do roku 2008 - priorytet realizacyjny !

Zadanie 2:	Budowa południowo-wschodniego obejścia Łomży w ciągu drogi nr 61
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego - Systemu komunikacji autobusowej.

Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR w zakresie:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Usprawnienie ruchu wewnątrz miasta (redukcja ruchu tranzytowego). - Ułatwienie rozrządu ruchu źródłowo-docelowego związanego z Łomżą. - Usprawnienie ruchu autobusowego (zmniejszenie strat czasu, zwiększenie prędkości jazdy). - Odciążenie istniejącego mostu na rzece Narew (w ciągu drogi nr 61). - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (segregacja ruchu tranzytowego i wewnętrznego). - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (zwiększenie płynności ruchu, możliwość sterowania przepływem ruchu) - Ograniczenie niszczenia infrastruktury drogowej miasta na podstawowych ciągach ulic (w wyniku ograniczenia przejazdu samochodów ciężarowych przez miasto). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego, w tym przeprawy przez rzekę Narew.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Przeprowadzenie inwestycji zależy od decyzji GDDKiA dotyczącej rozwoju sieci drogowej. - Wskazane jest prowadzenie przez władze miasta działań w kierunku utrzymania korytarza Ostrów Maz. - Łomża – Grajewo - Augustów, jako elementu międzynarodowego korytarza transportowego TEN-1. - Budowa obejścia powinna być prowadzona etapowo – w pierwszej kolejności jako droga ekspresowa jednojezdniowa, a docelowo dwujezdniowa. - Uruchomienie trasy obwodowej doprowadzi do redukcji ruchu na głównych ciągach ulic prowadzących w kierunku centrum (Al. Legionów, ul. Wojska Polskiego, Zjazd), co z kolei spowoduje wzrost prędkości pojazdów. Jednocześnie należy zatem wprowadzić program uspokojenia ruchu na tych ciągach, w celu ograniczenia prędkości pojazdów i poprawy bezpieczeństwa ruchu.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<i>Do roku 2008 - priorytet realizacyjny !</i>

Zadanie 3:	Wprowadzenie programu poprawy BRD
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu ruchu pieszego. - Węzłów przesiadkowych.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR - z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie: oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń. - Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt, - Budowa, modernizacja i przebudowa urządzeń sterowania ruchem drogowym, w tym wprowadzenie: <ul style="list-style-type: none"> • centralnego sterowanie sygnalizacją na skrzyżowaniach, • sygnalizacji akustycznej. - Zakup i montaż systemów sterowania i nadzoru ruchu połączonych ze środkami zwiększającymi bezpieczeństwo. - Budowa nowych systemów sygnalizacji ulicznej w tym na przejściach dla pieszych. - Tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej mających na celu poprawę bezpieczeństwa podróżnych – monitoring bezpieczeństwa.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Ograniczenie liczby zdarzeń drogowych. - Ograniczenie skutków wypadków drogowych, w tym liczby zabitych i rannych. - Ograniczenie kosztów wypadków. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego (zmniejszenie liczby i czasu zakłóceń).

Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Punktem wyjścia powinno być przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach i ciągach ulic oraz opracowanie programu podniesienia bezpieczeństwa ruchu. - Podstawą programu powinno być: <ul style="list-style-type: none"> • wprowadzenie ograniczeń prędkości (50 km/h) na głównych ciągach ulic, • wprowadzenie stref ruchu uspokojonego (30 km/h) w osiedlach mieszkaniowych, • wprowadzanie segregacji ruchu (samochodów, rowerów i pieszych), • zwiększenie kontroli służb nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego, • poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach przez jezdnię (sterowanie sygnalizacją świetlną, oznakowanie, azyle dla pieszych).
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<i>Do roku 2008 - priorytet realizacyjny !</i>

Zadanie 4:	Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR - z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Zakup taboru autobusowego w ramach miejskiego systemu transportu publicznego w połączeniu z przedłużeniem i odnowieniem istniejących linii komunikacji.

Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej. - Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji zbiorowej. - Zwiększenie rzeczywistego i odczuwanego bezpieczeństwa osobistego podróżujących i kierujących pojazdami. - Podniesienie komfortu podróżowania ogółu pasażerów. - Zwiększenie udziału komunikacji zbiorowej w przewozach. - Redukcja wydatków na remonty i naprawy taboru. - Redukcja skali dysproporcji między liczbą taboru w ruchu i stanem inwentarzowym. - Ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń. - Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Wskazane jest powiązanie wymiany taboru na nowoczesny z analizą możliwości wprowadzenia do eksploatacji autobusów o zróżnicowanej pojemności i tym samym zwiększenie stopnia elastyczności eksploatacyjnej taboru oraz ograniczenie kosztów zakupu taboru i jego eksploatacji. - Proponuje się rozważenie możliwości eksploatacji dwóch typów autobusów: wielkopojemnych oraz midibusów. - Tabor autobusowy o mniejszej pojemności powinien być wykorzystywany do obsługi linii komunikacyjnych o mniejszym zapotrzebowaniu na przewozy i do podwyższania częstotliwości kursowania na głównych liniach w okresach ruchu szczytowego. - Przyjęto, że ze względu na stan techniczny taboru autobusowego zadanie będzie zrealizowane do roku 2008. W późniejszym okresie wymiana taboru będzie następować według potrzeb.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Do roku 2008 - priorytet realizacyjny !

Zadanie 5:	Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego – etap I
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej.

Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1. w zakresie: oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt. - Budowa, modernizacja ciągów rowerowych. - Budowa, modernizacja lub remont wyposażenia pozwalającego zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów lub zwierząt, w tym m.in. ścieżek rowerowych.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców oraz - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (w wyniku wprowadzenia segregacji ruchu rowerowego i samochodowego). - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego - Poprawa zdrowotności społeczeństwa.
Uwagi:	<p><i>I etap rozwoju infrastruktury dla ruchu rowerowego powinien obejmować:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Budowę dróg rowerowych do obsługi ruchu w dojazdach do pracy i usług, w tym wzdłuż: <ul style="list-style-type: none"> • ul. Wojska Polskiego, • al. Legionów, • ul. Zawadzkiej. - Budowę dróg rowerowych do obsługi ruchu rekreacyjnego, w tym wzdłuż ul. Rybaki (dojazd do terenów rekreacyjnych i ogródków działkowych) i dalej ulicami Zamiejską, Nadnarwiańską i Grobla Jednaczewska w kierunku Łasku Jednaczewskiego, <ul style="list-style-type: none"> • - <u>Budowę parkingów/stanowisk parkingowych dla bezpiecznego przechowywania rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie:</u> <ul style="list-style-type: none"> • urzędów miejskich, • dworca PKS, • obiektów służby zdrowia.
Charakter zadania:	<i>Inwestycyjny</i>
Horyzont czasowy:	<i>Do roku 2008 - priorytet realizacyjny !</i>

Zadanie 6:	Prowadzenie kampanii na rzecz ruchu rowerowego
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu ruchu rowerowego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	- Kreowanie mody na korzystanie z roweru w podróżach do pracy i podróżach rekreacyjnych. - Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców. - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Do roku 2008 - priorytet realizacyjny !

Zadanie 7:	Modernizacja bazy MPK
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa stanu środowiska naturalnego.
Zgodność projektu z ZPORR - z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	- Budowa, adaptacja, przebudowa i remont zajezdni autobusowej, służącej prowadzeniu działalności podstawowej w zakresie lokalnego transportu publicznego.
Spodziewane efekty:	- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej. - Ograniczenie emisji zanieczyszczeń.

Uwagi:	<p>Stan techniczny bazy MPK uzasadnia konieczność szybkiej realizacji następujących zadań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modernizacja stacji paliw, w tym: utwardzenie i uszczelnienie przed infiltracją wód opadowych podjazdów, miejsc rozładunku i dystrybucji paliwa, - wykonanie kanalizacji deszczowej wraz z separatorami związków ropopochodnych, - modernizacja nawierzchni placu manewrowego i parkingów, - remont budynku administracyjno-socjalnego.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Do roku 2008 - priorytet realizacyjny !

5.2.2. Przedsięwzięcia wskazane do realizacji do roku 2008

Niezależnie od realizacji zadań o charakterze priorytetowym w Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Łomży uwzględniono 8 następujących zadań wskazanych do realizacji do roku 2008:

Wprowadzenie systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej.

Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej.

Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy.

Rozdzielenie funkcji zarządzania komunikacją zbiorową od funkcji przewozowej.

Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych komunikacji lokalnej i PKS.

Weryfikacja systemu płatnego parkowania.

Kontrola parkowania.

Ułatwienie dostępu do przystanków.

Zadanie 8:	Wprowadzenie systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu ruchu pieszego. - Węzłów przesiadkowych.

Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Stworzenie systematycznie aktualizowanej bazy danych o stanie technicznym infrastruktury transportowej. - Możliwość przewidywania, planowania i optymalizowania wydatków na utrzymanie infrastruktury. - Ograniczenie kosztów utrzymania infrastruktury. - Możliwość monitorowania i szybkiego reagowania w przypadku uszkodzeń infrastruktury - Ograniczenie uciążliwości w ruchu drogowym wynikających z prowadzonych remontów dróg. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - System ten powinien obejmować co najmniej następujące elementy: <ul style="list-style-type: none"> • baza danych o infrastrukturze i jej parametrach, • baza danych o ruchu drogowym, • baza danych o typie i stanie technicznym nawierzchni drogowej, • baza danych o wykonanych zabiegach remontowych i utrzymaniowych, oraz możliwość: <ul style="list-style-type: none"> • prognozowania czasu utraty przydatności eksploatacyjnej infrastruktury, • optymalizowania wydatkowania środków finansowych na remonty i eksploatację.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Wskazany termin realizacji:	Realizacja do roku 2008

Zadanie 9:	Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu komunikacji autobusowej.

Realizowane cele główne polityki transportowej	<ul style="list-style-type: none">- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.- Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.- Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none">- Odnowienie istniejących linii transportu publicznego.- Remont, przebudowa i modernizacja pętli oraz zatoczek dla autobusów.- Wyposażenie dróg w zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe dla potrzeb komunikacji miejskiej.- Remont, modernizacja i przebudowa infrastruktury służącej obsłudze pasażerów i podniesieniu estetyki krajobrazu (przystanki/), a także pochylnie dla osób niepełnosprawnych.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none">- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej.- Ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej ogółu pasażerów.- Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji zbiorowej.- Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.- Podwyższanie jakości przestrzeni miejskiej.

Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja przystanków powinna obejmować: <ul style="list-style-type: none"> • ustawienie wiat na przystankach (w przypadku ich braku); • wymianę wiat i miejsc do siedzenia, • poprawę stanu nawierzchni platform przystankowych i dojść pieszych, • poprawę oznakowania i systemu informacji dla pasażerów, • wyposażenie w małe obiekty handlowe (sprzedaż biletów, prasy, itp.). - Należy dążyć to tego, aby wszystkie przystanki (lub poszczególne trasy) miały ujednolicony standard w zakresie stosowanych materiałów, rozlokowania urządzeń dla podróżnych, podstawowego wyposażenia i kolorystyki. - Należy dążyć do tego, aby wszystkie przystanki były wyposażone w wiaty ochronne z ławkami; wymiary wiat oraz liczba miejsc siedzących powinny być uzależnione od spodziewanej liczby pasażerów. Na przystankach o większej wymianie pasażerów (np. Pl. Kościuszki) wskazane jest zastosowanie długich wiat/zadaszenia (np. wykonanych z przezroczystego materiału) z zapewnieniem zwiększonej liczby miejsc siedzących, - Wysokość platform powinna być dostosowana do charakterystyki autobusów niskopodłogowych, w taki sposób aby minimalizować odstęp pionowy i poziomy pomiędzy platformą przystankową a podłogą autobusu.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja do 2008 r.

Zadanie 10:	Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.

Zgodność projektu z ZPORR - z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Przedłużenie linii transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą transportu publicznego. - Odnowienie istniejących linii transportu publicznego (modernizacja linii autobusowych). - Zakup taboru w ramach miejskiego systemu transportu publicznego w połączeniu z przedłużeniem i/lub odnowieniem istniejących linii komunikacji miejskiej/podmiejskiej. - Budowa pętli i zatoczek dla autobusów.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej (zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych i skrócenie czasów podróży). - Dostosowanie układu linii komunikacyjnych i położenia przystanków do zmian zagospodarowania przestrzennego miasta i strefy podmiejskiej, pod względem rodzaju i intensywności funkcji. - Skrócenie czasu podróżowania komunikacją autobusową. - Poprawa czytelności układu linii komunikacyjnych. - Ograniczenie zapotrzebowania na tabor komunikacyjny. - Wzrost przychodowości linii komunikacyjnych. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja do 2008 r.

Zadanie 11:	Rozdzielenie funkcji zarządzania komunikacją zbiorową od funkcji przewozowej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.

Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Stworzenie warunków dla sprawowania ścisłego i skutecznego nadzoru nad wydatkowaniem środków publicznych na funkcjonowanie systemu komunikacji zbiorowej. - Przygotowanie struktur władz samorządowych na otwarcie rynku usług przewozowych w komunikacji lokalnej i regionalnej dla prywatnych przewoźników krajowych i zagranicznych (w związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej). - Wyeliminowanie niebezpieczeństwa podporządkowania niektórych rozwiązań w zakresie organizacji przewozów partykularnym interesom przewoźnika. - Poddanie działalności przewozowej wyspecjalizowanej kontroli, z systemem kar za niewłaściwe świadczenie usług przewozowych. - Posiadanie przez pasażera wyspecjalizowanego reprezentanta swoich interesów.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Niezbędne jest jak najszybsze wprowadzenie systemu kontroli jakości usług przewozowych. - Wskazane jest także rozważenie możliwości powołania jednostki zarządzającej komunikacją zbiorową w skali regionu łomżyńskiego np. Zarządu Komunikacji Międzygminnej odpowiedzialnej za transport zbiorowy: <ul style="list-style-type: none"> • wewnątrz miasta Łomży, • pomiędzy gminami sąsiadującymi a Łomżą. - Punktem wyjścia powinno być przeprowadzenie konsultacji w tym względzie z jednostkami samorządowymi miasta i gmin ościennych.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja do 2008 r.

Zadanie 12:	Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych komunikacji lokalnej i PKS
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu komunikacji autobusowej. - Systemu komunikacji rowerowej. - Systemu komunikacji indywidualnej. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych i krajowych. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.

Zgodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Budowa systemów parkingów „Parkuj i jedź”, w celu ograniczenia natężenia ruchu i/lub likwidacji części miejsc postojowych na chodnikach w centrum miasta. - Modernizacja i przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu. - Działania techniczne z zakresu telematyki służące komunikacji publicznej mające na celu poprawę jakości obsługi podróżnych (monitoring bezpieczeństwa, koordynacja układu linii autobusowych oraz synchronizacja rozkładów jazdy).
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Skrócenie czasów podróży poprzez zredukowanie czasów przesiadania się. - Ograniczenie uciążliwości przesiadek. - Stworzenie warunków dla efektywnego zarządzania dyspozytorskiego taborom komunikacyjnym (np. dysponowanie tzw. „gorącą rezerwą” taboru służącą likwidacji zakłóceń spowodowanych awariami lub wypadkami). - Ułatwienie dojazdu i parkowania samochodów i rowerów w pobliżu dworca PKS. - Ułatwienie sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem osobistym podróżujących (monitoring, patrole). - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Punktem wyjścia powinno być wykonanie analizy funkcjonowania węzła transportowego związanego z dworcem PKS oraz skrzyżowaniem Al. Legionów/ ul. Sikorskiego. Analiza powinna dotyczyć m.in.: <ul style="list-style-type: none"> • zwiększenia zwartości węzła i skrócenia długości i czasów dojeżdżania pomiędzy poszczególnymi podsystemami transportowymi, • zwiększenia zwartości i poprawienia komfortu korzystania z dworca PKS (ograniczenie liczby peronów, odległości pomiędzy peronami a kasami biletowymi itp.), • weryfikacji usytuowania przystanków MPK, • stworzenia możliwości parkowania rowerom, • ograniczenie nielegalnego parkowania samochodów w otoczeniu dworca.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja – do 2008 r.

Zadanie 13:	<i>Weryfikacja systemu płatnego parkowania</i>
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej.

Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Zwiększenie możliwości swobodnego wyboru miejsca dla krótkookresowego parkowania w centrum miasta. - Zredukowanie zapotrzebowania na podróże samochodowe do centrum miasta na rzecz komunikacji autobusowej. - Usprawnienie ruchu samochodowego (w wyniku redukcji liczby podróży odbywanych samochodem). - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (w wyniku redukcji ruchu samochodowego). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Punktem wyjścia powinno być wykonanie analizy (w tym badań) funkcjonowania strefy płatnego parkowania. - Weryfikacja systemu płatnego parkowania powinna dotyczyć: <ul style="list-style-type: none"> • korekty granic obszaru objętego płatnym parkowaniem, • wprowadzenia zróżnicowania stawek opłat za parkowanie. - Szczególną uwagę należy zwrócić na możliwość włączenia w granice strefy następujących odcinków ulic (rys. 5.1): <ul style="list-style-type: none"> • Dworna od ul. Giełczyńskiej do ul. Szkolnej. • Senatorska od ul. Stary Rynek do ul. Szkolnej. • Rządowa od Placu Kościuszki do ul. Stary Rynek, • Jatkowa oraz Pocztańska, • Dociągnięcie strefy płatnego parkowania do na ul. Sienkiewicza do ul. Polnej i włączenie do strefy z wydzielonego parkingu. • Dociągnięcia strefy płatnego parkowania na ul. Sadowej do ul. Polnej wraz z próbą ograniczenia parkowania na występującym tam bezpłatnym parkingu. - Korekta granic strefy powinna przyczynić się do ograniczenia liczby pojazdów parkujących bezpłatnie na jej obrzeżach. - Zróżnicowanie stawek opłat powinno przyczynić się do zwiększenia stopnia wykorzystania miejsc parkingowych.
Charakter zadania:	- Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<u>Realizacja do roku 2008</u>

Zadanie 14:	Kontrola parkowania
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Ułatwienie ruchu samochodowego (ułatwienie dostępu do miejsc parkingowych). - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (redukcja ruchu samochodowego do centrum miasta, likwidacja parkowania nieprawidłowego). - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (poprawa widoczności na skrzyżowaniach, przejściach dla pieszych itp.), - Zwiększenie komfortu ruchu pieszych. - Zwiększenie wpływów miasta z tytułu opłat za parkowanie
Uwagi:	<p><i>Zadanie powinno dotyczyć:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - zwiększenia kontroli przestrzegania strefy płatnego parkowania, - likwidacji nielegalnego parkowania wzdłuż ciągów ulic, - likwidacji nielegalnego parkowania w pobliżu przystanków autobusowych.
Charakter zadania:	<i>Organizacyjno-inwestycyjny</i>
Horyzont czasowy:	<i>Realizacja do roku 2008</i>

Zadanie 15:	Ułatwienie dostępu do przystanków
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.

Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Wykonanie urządzeń oświetleniowych. - Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń, - Budowa, modernizacja lub remont chodników. - Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt,
oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie	<ul style="list-style-type: none"> - Budowa, modernizacja i przebudowa infrastruktury służącej obsłudze pasażerów i podniesieniu estetyki krajobrazu (przystanki), a także pochylnie dla osób niepełnosprawnych.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Utrzymanie wysokiego udziału ruchu pieszego w odbywaniu podróży. - Ułatwienie korzystania z komunikacji autobusowej, w tym korzystania z przystanków. - Ułatwienie podróży osobom niepełnosprawnym. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Uwagi:	<p>Punktem wyjścia powinno być przeprowadzenie analizy utrudnień w dostępie do przystanków komunikacji autobusowej. Zadanie to powinno dotyczyć m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczenia możliwości parkowania samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków (np. Pl. Kościuszki), - ograniczenie możliwości prowadzenia handlu naręcznego (np. rejon dworca PKS), - weryfikacji zasad prowadzenia urządzeń dla ruchu pieszego do przystanków.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy	<i>Realizacja do roku 2008</i>

5.2.3 Przedsięwzięcia wskazane do realizacji w całym okresie do roku 2015

W Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Łomży uwzględniono także 6 działań, których realizacja powinna następować w najbliższych latach i być kontynuowana do roku 2015. Są to:

Wprowadzenie elementów konkurencji w świadczeniu usług przewozowych w komunikacji zbiorowej.

Modernizacja ulic układu podstawowego.

Modernizowanie ciągów pieszych.

Uzupełnianie układu drogowego w dzielnicach mieszkaniowych.

Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych.

Badania marketingowe w komunikacji zbiorowej.

Zadanie 16:	Wprowadzenie elementów konkurencji w świadczeniu usług przewozowych w komunikacji zbiorowej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	- Ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej. - Podwyższenie standardów eksploatacyjnych komunikacji zbiorowej. - Podwyższenie poziomu jakości świadczonych usług przewozowych. - Racjonalizacja subsydiowania usług przewozowych. - Zwiększenie efektywności funkcjonowania przedsiębiorstw przewozowych.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Stosownie do sytuacji na rynku usług przewozowych - realizacja w całym okresie do roku 2015

Zadanie 17:	Modernizacja ulic układu podstawowego
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu drogowego. - Systemu komunikacji autobusowej. - Systemu ruchu pieszego. - Systemu ruchu rowerowego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie: oraz w poddziałaniu 1.1.2 w zakresie:	- Projekt dotyczy większości zadań określonych w poddziałaniu 1.1.1; - - Przedłużenie linii transportu publicznego wraz z niezbędną infrastrukturą transportu publicznego.
Spodziewane efekty:	- Poprawa warunków ruchu samochodów. - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. - Zwiększenie komfortu ruchu pieszych. - Zwiększenie komfortu ruchu rowerowego. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.

Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Zadanie powinno dotyczyć poprawy stanu technicznego nawierzchni ulic oraz weryfikacji sposobu rozmieszczenia elementów ulicy w tym: <ul style="list-style-type: none"> • wytyczenia dróg rowerowych, • segregacji ruchu pieszego i ułatwienia dojsć pieszych, • wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu – ograniczenia prędkości jazdy z zastosowaniem środków fizycznych, • wzbogacania elementów zieleni miejskiej w celu poprawy jakości przestrzeni miejskiej i ograniczenia uciążliwości związanych z transportem. - Priorytety w modernizacji i remontach ciągów ulic powinny wynikać z analiz prowadzonych w ramach systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowym. Do czasu jego uruchomienia priorytetem powinna być modernizacja: <ul style="list-style-type: none"> - ul. Szosa Zambrowska - ciąg ul. Nadnarwiańska-ul. Grobla Jednaczewska, - Al. Legionów (od ul. Kopernika do ul. Dworcowej i ul. Poznańskiej do granicy miasta).
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy	<u>Realizacja w całym okresie do roku 2015</u>

Zadanie 18:	Modernizowanie ciągów pieszych
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.

Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie: oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	Poddziałanie 1.1.1.: - Budowa, modernizacja lub remont chodników. - Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt. - Zainstalowanie systemów sygnalizacji drogowej i ulicznej. - Budowa, remont, adaptacja, modernizacja i/lub przebudowa infrastruktury służącej obsłudze pasażerów i podniesieniu estetyki krajobrazu. - Budowa, adaptacja, wykonywanie robót remontowych, modernizacja i/lub przebudowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu.
Spodziewane efekty:	- Utrzymanie wysokiego udziału ruchu pieszego w odbywaniu podróży. - Podwyższenie komfortu ruchu pieszego. - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (m.in. poprzez segregację ruchu pieszego i samochodowego). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego
Uwagi:	Modernizacja ciągów pieszych powinna być także integralnym elementem modernizacji ulic.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w całym okresie do roku 2015

Zadanie 19:	Uzupełnianie układu drogowego w dzielnicach mieszkaniowych (nowe ulice lokalne i dojazdowe)
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu drogowego. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego.
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:	- Projekt dotyczy większości zadań określonych w poddziałaniu 1.1.1;
Spodziewane efekty:	- Usprawnienie ruchu samochodowego (uporządkowanie ruchu i parkowania, zmniejszenie strat czasu). - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego. - Ułatwienie ruchu rowerowego i pieszego.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy	Realizacja w całym okresie do roku 2015

Zadanie 20:	Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.1 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Prace wykończeniowe w tym umocnienia i zieleń drogową, prace rozbiórkowe. - Wymiana, budowa lub modernizacja nawierzchni jezdni i poboczy. - Wyposażenie dróg i obiektów inżynierskich w zjazdy, zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe, - Wykonanie pasów postojowych. - Wykonanie skrzyżowań, - Wykonanie urządzeń oświetleniowych. - Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń. - Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego. - Budowa, modernizacja lub remont chodników. - Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt. - Budowa, modernizacja i zagospodarowanie miejsc do parkowania. - Wyposażenie dotyczące wkomponowania projektów w krajobraz w tym m.in. zagospodarowanie miejsc do wypoczynku dla kierowców.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Ograniczenie liczby zdarzeń drogowych. - Ograniczenie skutków wypadków drogowych. - Ograniczenie agresywności ruchu samochodowego. - Podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej. - Ułatwienia dla ruchu rowerowego i ruchu pieszych. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Wskazane jest przeprowadzenie analizy bezpieczeństwa i zastosowanych środków organizacji ruchu w obszarach mieszkaniowych miasta oraz opracowanie programu organizacji stref ruchu uspokojonego.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja w całym okresie do roku 2015

Zadanie 21:	BADANIA MARKETINGOWE W KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowany cel główny polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.
Zgodność projektu z ZPORR:	Zadanie nie kwalifikuje się do finansowania w ramach ZPORR.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej. - Podwyższenie standardów eksploatacyjnych komunikacji zbiorowej. - Podwyższenie poziomu jakości świadczonych usług przewozowych. - Racjonalizacja subsydiowania usług przewozowych. - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Badania powinny być prowadzone w sposób systematyczny i dotyczyć: <ul style="list-style-type: none"> • badania potrzeb przewozowych, • preferencji i zachowań komunikacyjnych użytkowników. - Wskazane jest wcześniejsze przygotowanie stałego zakresu merytorycznego badania oraz harmonogramów wykonywania badania.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy	Działania prowadzone systematycznie w całym okresie do roku 2015.

5.2.4 Inne przedsięwzięcia wskazane do realizacji po roku 2008

W Zintegrowanym Programie Gospodarki Transportowej Miasta Łomży uwzględniono 6 działań, których realizacja jest ważna, ale ze względu na:

- spodziewane ograniczenia finansowe budżetu miasta,
- znaczna liczbę innych działań do wykonania w okresie do roku 2008

powinna nastąpić po roku 2008. Są to:

Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta, przedłużenie ciągu ul. Szosa Mężenińska - Poznańska do drogi nr 61 (ul. Wojska Polskiego).

Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta, przedłużenie ul. Zawadzkiej na odcinku od ul. Przykoszarowej do ul. szosa Mężenińska.

Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta, przedłużenie ul. Browarnej do Nowogrodzkiej.

Rozwój systemu ruchu rowerowego – etap II.

Rozszerzanie strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta.

Unowocześnienie systemu informacji w ważnych węzłach przesiadkowych.

Zadanie 22:	Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta: Przedłużenie ciągu ul. Szosa Mężenińska - Poznańska do drogi nr 61 (ul. Wojska Polskiego).
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Zapewnienie odpowiednich powiązań regionalnych. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt zgodny z większością zadań określonych w poddziałaniu 1.1.1.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Ułatwienie ruchu tranzytowego pomiędzy wlotami dróg nr 677, nr 699 oraz nr 61. - Usprawnienie ruchu samochodowego w podstawowym układzie ulic w wyniku redukcji ruchu tranzytowego i usprawnienia rozrządu ruchu wewnętrznego (zmniejszenie strat czasu, liczby zatrzymań). - Poprawa obsługi komunikacją zbiorową terenów przemysłowych południowo-zachodniej części miasta z centrum i dzielnicami mieszkaniowymi (skrócenie czasu jazdy), - Ułatwienie dojść pieszych pomiędzy ul. Poznańską, a Wojska Polskiego. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania ruchu tranzytowego w stosunku do miasta na środowisko. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego poprzez domknięcie obwodnicy południowej.
Charakter zadania:	Inwestycyjny

Horyzont czasowy: | Realizacja po roku 2008

Zadanie 23:	Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta: Przedłużenie ul. Zawadzkiej na odcinku od ul. Przykoszarowej do ul. szosa Mężenińska
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu ruchu pieszego. - Systemu ruch rowerowego. - Systemu komunikacji autobusowej.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.1 w zakresie:	- Projekt zgodny z większością zadań określonych w poddziałaniu 1.1.1.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Usprawnienie rozrzędu ruchu wewnętrznego i źródłowo-docelowego z kierunku wlotów dróg nr 677 i nr 679 w kierunku centrum miasta. - Poprawa obsługi komunikacyjnej osiedla Zawady Przedmieście oraz pozostałych obszarów zabudowy mieszkaniowej w obszarze 3.1 (wg. Studium uwarunkowań...), w tym komunikacją autobusową - Możliwość prowadzenia ruchu rowerowego wzdłuż ul. Zawadzkiej, obsługującego podróże w kierunku centrum miasta. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<u>Realizacja po roku 2008</u>

Zadanie 24:	Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta: Przedłużenie ul. Browarnej do Nowogrodzkiej
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu ruchu pieszego. - Systemu ruch rowerowego. - Systemu komunikacji autobusowej.

Realizowane cele polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie:	- Projekt zgodny z większością zadań określonych w poddziałaniu 1.1.1.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Usprawnienie rozrzędu ruchu źródłowo-docelowego związanego głównie z południowo-zachodnim wlotem drogi nr 61. - Usprawnienie rozrzędu ruchu wewnętrznego poprzez domknięcie obwodnicy śródmiejskiej części miasta. - Poprawa obsługi komunikacyjnej osiedli Maria, Staszica i Narew. - Wykształcenie ciągu rowerowego wzdłuż ulic: Browarna – Poznańska - Piłsudskiego, spinającego osiedla mieszkaniowe: Maria, Staszica, Narew z osiedlami: Jantar, Górka Zawadzka, Mazowieckie. - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<i>Realizacja po roku 2008</i>

Zadanie 25:	Rozwój systemu ruchu rowerowego – etap II
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	- Systemu ruchu rowerowego
Realizowany cel główny polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym. - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zgodność projektu z ZPORR – z poddziałaniem 1.1.1 w zakresie: oraz z poddziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt. - Budowa, modernizacja ciągów rowerowych. - Budowa, modernizacja lub remont wyposażenia pozwalającego zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów lub zwierząt, w tym m.in. ścieżek rowerowych.

Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców. - Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (zwiększenie płynności ruchu, możliwość sterowania przepływem ruchu) - Zwiększenie niezawodności systemu transportowego
Uwagi:	<p>W ramach II etapu priorytet dla realizacji tras wzdłuż:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ul. Nowogrodzkiej, - ul. Szosa Zambrowska, - ul. Zjazd, - ul. Piłsudskiego (odc. Szosa Zambrowska - Al. Legionów), - ul. Sikorskiego (Zdrojowa - Nowogrodzka) <p>oraz rozbudowa systemu parkingów dla rowerów.</p>
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	<i>Realizacja po roku 2008</i>

Zadanie 26:	Rozszerzanie strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu drogowego. - Systemu ruchu rowerowego. - Systemu ruchu pieszego.
Realizowane cele główne polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego. - Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.

Zodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.1 w zakresie::	<ul style="list-style-type: none"> - Prace wykończeniowe w tym umocnienia i zieleń drogową, - prace rozbiórkowe. - Wymiana, budowa lub modernizacja nawierzchni jezdni i poboczy. - Wyposażenie dróg i obiektów inżynierskich w zjazdy. Zatoki autobusowe i inne niezbędne urządzenia drogowe. - Wykonanie pasów postojowych. - Wykonanie skrzyżowań. - Wykonanie urządzeń oświetleniowych. - Wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tym sygnalizacji świetlnej, barier ochronnych i ogrodzeń. - Wykonanie oznakowania pionowego i poziomego. - Budowa, modernizacja lub remont chodników. - Budowa, modernizacja przejść dla pieszych, jak również wszelkie inne prace lub wyposażenie pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt. - Budowa, modernizacja i zagospodarowanie miejsc do parkowania. - Wyposażenie dotyczące wkomponowania projektów w krajobraz w tym m.in. zagospodarowanie miejsc do wypoczynku dla kierowców.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta. - Ograniczenie liczby zdarzeń drogowych. - Ograniczenie skutków wypadków drogowych. - Podniesienie atrakcyjności przestrzeni publicznej w centrum miasta. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Wskazane jest przeprowadzenie analizy funkcjonowania strefy ograniczonego dostępu dla ruchu samochodowego w centrum Łomży oraz opracowanie programu rozszerzenia strefy w powiązaniu ze strategią w zakresie płatnego parkowania w centrum miasta.
Charakter zadania:	Organizacyjny
Horyzont czasowy:	<i>Priorytet realizacyjny do roku 2008</i>

Zadanie 27:	Unowocześnienie systemu informacji w ważnych węzłach przesiadkowych
Dotyczy usprawnienia następujących form (środków) transportu:	<ul style="list-style-type: none"> - Systemu komunikacji autobusowej
Realizowany cel główny polityki transportowej:	<ul style="list-style-type: none"> - Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym.

Zgodność projektu z ZPORR – z podziałaniem 1.1.2 w zakresie:	<ul style="list-style-type: none"> - Tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej mających na celu poprawę jakości obsługi podróżnych, monitoring bezpieczeństwa. - Komputeryzacja systemów transportu w tym zakup i montaż urządzeń z zakresu telematyki służących komunikacji publicznej (systemy informacji dla podróżnych, monitoring bezpieczeństwa).
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Ułatwienie korzystania z komunikacji zbiorowej. - Podwyższenie poziomu jakości świadczonych usług przewozowych. - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej.
Uwagi:	<p>Zadanie powinno dotyczyć:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unowocześnienia klasycznych form przekazywania informacji, - rozwijanie form przekazu informacji przez internet, - dynamicznej informacji wizualnej i głosowej w pojazdach i na przystankach).
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Działania prowadzone systematycznie. Dynamiczna informacja wizualna i głosowa na przystankach – po 2008 r.

5.3 Główni beneficjenci Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży

Zakłada się, że efektem realizacji Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży będzie usprawnienie i rozwój systemu transportowego miasta odczuwalny przez:

- mieszkańców miasta korzystających z podsystemów indywidualnej komunikacji samochodowej, zbiorowej komunikacji autobusowej, ruchu pieszego i rowerowego.
- właścicieli małych i średnich przedsiębiorstw, którzy będą mogli wykorzystywać efektywniejszą infrastrukturę transportową,
- osoby zatrudnione w przedsiębiorstwach (mieszkańcy miasta) - w wyniku poprawy warunków dostępu do miejsca pracy,
- poszukujących pracy - w wyniku stworzenia szans na powstawanie nowych, stałych miejsc pracy,

- osoby dojeżdżające do Łomży do pracy i w innych celach niż praca - dzięki poprawieniu warunków dostępu do celów ruchu w mieście,
- przejeżdżających przez miasto tranzytem, w wyniku ułatwienia przejazdu - dzięki nowym połączeniom i poprawie warunków ruchu.

Przyjmuje się, że realizacja Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży w związku z zakładanym:

- usprawnieniem warunków ruchu w układzie komunikacyjnym miasta,
- udrożnieniem korytarzy transportowych przeznaczonych do obsługi ruchu zewnętrznego,
- zwiększeniem niezawodności funkcjonowania systemu transportowego (układ tras obwodowych, nowy most na Narwi, system zarządzania ruchem),
- podniesieniem jakości przestrzeni publicznej w centrum miasta i wzdłuż głównych ciągów ulic,
- poprawieniem dostępności celów lokalnych i regionalnych,
- poprawieniem bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego,
- zwiększeniem efektywności systemu komunikacji indywidualnej (zarządzanie ruchem) i zbiorowej (zarządzanie ruchem, wprowadzenie konkurencyjności w świadczeniu usług transportowych),

przyczyni się do stworzenia lepszych warunków dla nowych inwestycji, rozwoju przedsiębiorczości i powstania nowych miejsc pracy. W rezultacie należy oczekiwać:

- zwiększenia zatrudnienia w związku z realizacją poszczególnych zadań zapisanych w planie rozwoju systemu transportowego oraz
- zwiększenia zatrudnienia w związku z rozwojem małych i średnich przedsiębiorstw zlokalizowanych w mieście.

5.4 Spodziewane efekty realizacji celów Programu do roku 2008

Skuteczność działań podejmowanych w celu realizacji Zintegrowanego Planu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży powinna być weryfikowana poprzez sprawdzanie uzyskiwanych efektów w sposób skwantyfikowany.

W odniesieniu do systemu drogowego efektem powinno być:

- poprawa warunków ruchu drogowego, gwarantująca skrócenie średnich czasów podróży w godzinie ruchu szczytu z 15 minut obecnie do 12 minut w roku 2008;
- zdecydowana (75%) eliminacja ruchu tranzytowego w stosunku do miasta, w szczególności na ciągach ulic: Al. Legionów, Wojska Polskiego;
- całkowite wyeliminowanie do roku 2008 ofiar śmiertelnych w wypadkach komunikacyjnych na terenie miasta – tzw. opcja "0";
- redukowanie w tempie 10% w skali roku liczby rannych w wypadkach drogowych,
- redukowanie w tempie 10% w skali roku liczby wypadków drogowych,
- redukowanie w tempie 10% w skali roku liczby kolizji drogowych.

W odniesieniu do systemu komunikacji zbiorowej efektem powinno być:

- zwiększenie udziału komunikacji autobusowej w odbywaniu podróży pieszych w dobie z 41% obecnie do 45% w roku 2008 (w okresie jesień-zima);
- utrzymanie udziału komunikacji autobusowej w odbywaniu podróży pieszych w godzinie ruchu szczytowego na poziomie 51% (w okresie jesień-zima);
- skrócenie średnich czasów podróży komunikacją autobusową z przeciętnie 24 minut do poziomu 20 minut w roku 2008.

W odniesieniu do ruchu pieszego efektem powinno być:

- utrzymanie minimum 50% udziału podróży pieszych w podróżach.

W odniesieniu do ruchu rowerowego efektem powinno być:















- znaczące zwiększenie do roku 2008 udziału ruchu rowerowego w odbywaniu podróży pieszych w okresie wiosenno-letnim (z 2 do 10%).

5.5 Niezbędne opracowania studialne



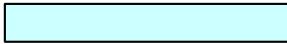
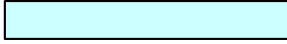








Realizacja Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży wymaga odpowiedniego przygotowania zadań inwestycyjnych. Stąd za niezbędne należy uznać przygotowanie szeregu analiz i studiów wykonalności dla poszczególnych projektów, także ze względu na możliwość pozyskiwania dla tych inwestycji środków pomocowych. Za najpilniejsze należy uznać opracowanie:

- Studium wykonalności systemu zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych i komunikacji zbiorowej.
- Studium rozwoju systemu transportu rowerowego.
- Projektu poprawy bezpieczeństwa ruchu w mieście.
- Projektu systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej miasta.
- Wytycznych dla systematycznej kontroli jakości usług przewozowych e komunikacji autobusowej.
- Wytycznych dla badania marketingowego komunikacji autobusowej oraz harmonogramów wykonywania badania.
- Studium oceny rozwiązań komunikacyjnych w obszarach mieszkaniowych oraz koncepcji uspokojenia ruchu w tych obszarach.
- Koncepcji ograniczenia ruchu samochodowego w ścisłym centrum miasta w powiązaniu ze strefą płatnego parkowania.

Tabela 1 Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży

Numer zadania	Nazwa zadania:	Harmonogram realizacji planu		
		Priorytet	Do roku 2008	Po roku 2008
Zadanie 1	Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem			
Zadanie 2	Budowa południowo-wschodniego obejścia Łomży w ciągu drogi nr 61			
Zadanie 3	Wprowadzenie programu poprawy BRD			
Zadanie 4	Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej			
Zadanie 5	Rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego – etap I			
Zadanie 6	Prowadzenie kampanii na rzecz ruchu rowerowego			
Zadanie 7	Modernizacja bazy MPK			
Zadanie 8	Wprowadzenie systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej			
Zadanie 9	Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej			
Zadanie 10	Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy.			
Zadanie 11	Rozdzielenie funkcji zarządzania komunikacją zbiorową od funkcji przewozowej			
Zadanie 12	Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych komunikacji lokalnej i PKS			
Zadanie 13	Weryfikacja systemu płatnego parkowania			
Zadanie 14	Kontrola parkowania			

Zintegrowany program gospodarki transportowej dla miasta Łomży 5/86

Zadanie 15	Ułatwienie dostępu do przystanków			
Zadanie 16	Wprowadzenie elementów konkurencji w świadczeniu usług przewozowych w komunikacji zbiorowej			
Zadanie 17	Modernizacja ulic układu podstawowego			
Zadanie 18	Modernizowanie ciągów pieszych			
Zadanie 19	Uzupełnianie układu drogowego w dzielnicach mieszkaniowych			
Zadanie 20	Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych			
Zadanie 21	Badania marketingowe w komunikacji zbiorowej			
Zadanie 22	Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta, przedłużenie ciągu ul. Szosa Mężenińska - Poznańska do drogi nr 61 (ul. Wojska Polskiego).			
Zadanie 23	Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta, przedłużenie ul. Zawadzkiej na odcinku od ul. Przykoszarowej do ul. szosa Mężenińska			
Zadanie 24	Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta, przedłużenie ul. Browarnej do Nowogrodzkiej			
Zadanie 25	Rozwój systemu ruchu rowerowego – etap II			
Zadanie 26	Rozszerzanie strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta			
Zadanie 27	Unowocześnienie systemu informacji w ważnych węzłach przesiadkowych			