

URZĄD MIEJSKI W ŁOMŻY
STARY RYNEK 14



ZINTEGROWANY
PLAN
ROZWOJU
TRANSPORTU
PUBLICZNEGO
W ŁOMŻY DO ROKU 2015

Łomża, kwiecień 2009 r.

Spis treści:

1	WSTĘP	5
2	CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ	7
2.1	MIASTO ŁOMŻA	7
2.2	ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE	7
2.3	SFERA GOSPODARCZA	10
2.4	SFERA SPOŁECZNA	10
3	CHARAKTERYSTYKA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	13
3.1	MOTORYZACJA	13
3.2	SIEĆ DROGOWO-ULICZNA	13
3.3	SIEĆ DRÓG ZEWNĘTRZNYCH	14
3.4	UKŁAD ULIC WEWNĄTRZ MIASTA	15
3.5	ORGANIZACJA RUCHU	16
3.6	PLANY ROZWOJU WĘZŁA DRÓG KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH	17
3.7	SYSTEM PARKOWANIA	22
3.8	TRANSPORT PUBLICZNY	23
3.9	RUCH PIESZY I ROWEROWY	34
3.10	STAN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	37
4	ANALIZA TYPU SWOT	40
4.1	SILNE I SŁABE STRONY	40
4.2	SZANSE I ZAGROŻENIA	41
5	POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA ŁOMŻY	43
5.1	WARIANTY POLITYKI TRANSPORTOWEJ	43
5.2	ANALIZA WARIANTÓW POLITYKI TRANSPORTOWEJ	43
5.3	POTRZEBA SFORMUŁOWANIA POLITYKI TRANSPORTOWEJ	51
5.4	OKREŚLENIE CELU GENERALNEGO	52
5.5	CELE SZCZEGÓŁOWE I ŚRODKI ICH REALIZACJI	53
5.6	ZASADY REALIZACJI POLITYKI TRANSPORTOWEJ	69
6	UWARUNKOWANIA ROZWOJU	71
6.1	BARIERY I OGRANICZENIA FUNKCJONOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	71
6.2	UWARUNKOWANIA ZWIĄZANE Z TRANSPORTEM PUBLICZNYM	71
7	PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	73
8	WDRAŻANIE ZINTEGROWANEGO PLANU ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	81
8.1	ZASIĘG TERYTORIALNY PLANU	81
8.2	HORYZONT CZASOWY PLANU	81
8.3	ZASADY PROMOCJI PLANU	81
9	MONITOROWANIE ZINTEGROWANEGO PLANU ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	85
9.1	SYSTEM MONITOROWANIA PLANU	85
9.2	WSKAŹNIKI OSIĄGANIA ZAŁOŻONYCH CELÓW	85

Spis tabel:

TABL. 1 POWIERZCHNIA ORAZ SPOSÓB UŻYTKOWANIA GRUNTÓW W ŁOMŻY	8
TABL. 2 ZADANIA STRATEGII ZWIĄZANE Z POPRAWĄ FUNKCJONOWANIA I ROZWOJEM UKŁADU DROGOWEGO ŁOMŻY	20
TABL. 3 ZESTAWIENIE PLANÓW INWESTYCYJNYCH DOTYCZĄCYCH SIECI DROGOWEJ	21
TABL. 4 WPŁYWY Z BILETÓW MPK W ŁOMŻY (ROK 2008).....	26
TABL. 5 LICZBA I CIĘŻKOŚĆ ZDARZEŃ DROGOWYCH W ŁOMŻY W OKRESIE 2006-2008	37
TABL. 6 ULICE O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE WYPADKÓW W OKRESIE 2006-2008.....	38
TABL. 7 ULICE O NAJWIĘKSZEJ LICZBIE KOLIZJI W OKRESIE 2006-2008.....	38
TABL. 8 ZESTAWIENIE SKRZYŻOWAŃ POD WZGLĘDEM POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	39
TABL. 9 PROGNOZOWANA PRACA PRZEWOZOWA W PODZIALE NA RODZAJE DRÓG – SCENARIUSZ 1	49
TABL. 10 PROGNOZOWANA PRACA PRZEWOZOWA W PODZIALE NA RODZAJE DRÓG – SCENARIUSZ 2.....	49
TABL. 11 PROGNOZOWANA PRACA PRZEWOZOWA W PODZIALE NA RODZAJE DRÓG – SCENARIUSZ 3.....	49
TABL. 12 PROGNOZOWANA PRACA PRZEWOZOWA W PODZIALE NA KLASY PRĘDKOŚCI – SCENARIUSZ 1	50
TABL. 13 PROGNOZOWANA PRACA PRZEWOZOWA W PODZIALE NA KLASY PRĘDKOŚCI – SCENARIUSZ 2.....	50
TABL. 14 PROGNOZOWANA PRACA PRZEWOZOWA W PODZIALE NA KLASY PRĘDKOŚCI – SCENARIUSZ 3.....	50

Spis rysunków:

RYS. 1 PROGNOZA LICZBY LUDNOŚCI W ŁOMŻY	7
RYS. 2 SCHEMAT ROZMIESZCZENIA MIEJSC ZAMIESZKANIA I ZATRUDNIENIA NA TERENIE ŁOMŻY	9
RYS. 3 LICZBA FIRM I LICZBA PRACUJĄCYCH W ŁOMŻY	10
RYS. 4 STRUKTURA LUDNOŚCI W ŁOMŻY WG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKOWYCH	11
RYS. 5 LICZBA BEZROBOTNYCH W ŁOMŻY	11
RYS. 6 STRUKTURA BEZROBOTNYCH WG POZIOMU WYKSZTAŁCENIA.....	12
RYS. 7 POZIOM BEZROBOCIA W ŁOMŻY NA TLE POLSKI.....	12
RYS. 8 ŁOMŻA – STRUKTURA ADMINISTRACYJNEGO PODZIAŁU SIECI DROGOWEJ (ROK 2007).....	13
RYS. 10 ŁOMŻA - SKRZYŻOWANIA Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNA.	16
RYS. 11 SCHEMAT PLANOWANEGO PRZEBIEGU OBWODNICY MIASTA ŁOMŻA	18
RYS. 12 GRANICE STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA W ŁOMŻY	23
RYS. 13 PRZEWOZY W KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W ŁOMŻY W LACH 2003-2008.....	25
RYS. 14 UKŁAD LINII AUTOBUSOWYCH NA TLE SIECI DROGOWEJ ŁOMŻY ... BŁĄD! NIE ZDEFINIOWANO ZAKŁADKI.	
RYS. 15 STRUKTURA RODZAJÓW PRZYSTANKÓW MPK W ŁOMŻY.....	29
RYS. 16 TYPY AUTOBUSÓW W MPK W ŁOMŻY	32
RYS. 17 STRUKTURA WIEKU AUTOBUSÓW MPK W ŁOMŻY.....	32
RYS. 18 SCHEMAT SYSTEMU DRÓG ROWEROWYCH W ŁOMŻY	36
RYS. 19 LOKALIZACJA NAJNIEBEZPIECZNIEJSZYCH SKRZYŻOWAŃ W ŁOMŻY.	39
RYS. 20 PROGNOZA NATĘŻEŃ RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA SCENARIUSZA 1	45
RYS. 21 PROGNOZA NATĘŻEŃ RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA SCENARIUSZA 2	46
RYS. 22 PROGNOZA NATĘŻEŃ RUCHU SAMOCHODOWEGO DLA SCENARIUSZA 3	47
RYS. 23 PORÓWNANIE NATĘŻEŃ RUCHU DROGOWEGO W ANALIZOWANYCH SCENARIUSZACH ROZWOJU.....	48

Wykonawca:

Biuro projektowo-konsultingowe



00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A

www.transeko.pl

Zespół sporządzający „Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Łomży do roku 2015”:

Andrzej Brzeziński
Maciej Dobrosielski
Tomasz Dybicz
Karolina Jesionkiewicz - Niedzińska
Magdalena Rezwow - Mosakowska
Piotr Szagała
Łukasz Szymański
Paweł Włodarek

Autorzy korzystali z:

- Strategii zrównoważonego rozwoju miasta Łomży do roku 2020,
- Studium transportowego dla miasta Łomży z uwzględnieniem wpływu na ruch drogowy planowanych terenów rozwojowych,
- Zintegrowanego programu gospodarki transportowej dla miasta Łomży,
- Wieloletniego Planu inwestycyjnego na lata 2008-2013
- Strategii Zrównoważonego Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020,
- Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013.

oraz materiałów udostępnionych przez:

- Urząd Miasta Łomża
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne

1 WSTĘP

Jednym z podstawowych zadań Łomży w realizacji strategii zrównoważonego rozwoju miasta jest przyjęcie w drodze uchwały, a następnie realizacja **Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego (ZPRTP)**. Celem jest bowiem stworzenie silnych podstaw rozwoju gospodarczego i poprawy jakości życia obywateli miasta w warunkach poszanowania środowiska naturalnego. Zakłada się, że ZPRTP przyczyni się do zmodernizowania i rozwoju systemu transportowego zgodnie z celami i środkami realizacji polityki transportowej Łomży (stanowiącej integralną część ZPRTP), w taki sposób by system transportowy przestał być barierą hamującą rozwój miasta, stając się kluczowym mechanizmem wpływającym na rozwój wszystkich dziedzin życia i spełniającym oczekiwania i aspiracje mieszkańców.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego zasadniczo obejmuje swym zasięgiem obszar znajdujący się w granicach administracyjnych Łomży. Jednak z uwagi na cechy systemu transportowego i związku miasta z otaczającymi je miejscowościami, obsługiwanymi komunikacją autobusową, swym zasięgiem obejmuje także znaczną część obszarów przyległych do Łomży.

Przyjęto rok 2015 jako horyzont czasowy Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego biorąc pod uwagę dwa zasadnicze aspekty:

- okres planowania w Unii Europejskiej (tj. 2007-2013) i
- długoterminowość działań jakie są podejmowane w sektorze transportowym.

Oznacza to, że dążyć się będzie do realizacji do roku 2015 jak największej liczby zadań i działań określonych w ZPRTP. Z drugiej strony, ponieważ sformułowana w ramach niniejszego dokumentu polityka transportowa definiuje cele kierunkowe – długoterminowe, należy liczyć się z tym, że część działań zostanie zapoczątkowana do roku 2015, a następnie będzie kontynuowana w latach późniejszych.

Adresatami Zintegrowanego Planu Rozwoju Systemu Transportu Publicznego są:

- mieszkańcy Łomży i okolic, korzystający z systemu transportowego w sposób indywidualny i/lub wykorzystujący transport publiczny,
- podmioty gospodarcze Łomży i miejscowości otaczających (obecnie działające oraz rozważające prowadzenie działalności w tym obszarze), wykorzystujące system transportowy Łomży do realizacji celów gospodarczych,
- władze miasta, jednostki miejskie w tym także spółki miejskie, dla których ZPRTP będzie wyznaczać program rozwoju systemu transportowego i wpływać na decyzje w zakresie rozwoju zagospodarowania przestrzennego,
- planiści i projektanci systemu transportowego, dla których ZPRTP będzie wyznaczać zasady kształtowania poszczególnych podsystemów i sposób rozwiązywania ich poszczególnych elementów.

Celem opracowania, a następnie wdrożenia Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego będzie spełnienie racjonalnych oczekiwań mieszkańców Łomży wywołanych dążeniem do wzrostu poziomu życia, rozwoju miasta i zachowania walorów środowiska naturalnego i historycznego. Spełnienie tych oczekiwań będzie realizowane przy stale wzrastającej mobilności społeczeństwa oraz z uwzględnieniem konieczności:

- uczynienia z Łomży miasta konkurencyjnego w stosunku do innych miast regionu i Polski,

- dostosowania systemu transportowego do następujących przekształceń przestrzennych i demograficznych,
- utrzymywania wzrostu gospodarczego miasta,
- zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze i warunki życia,
- zapewnienia bezpieczeństwa transportowego i osobistego mieszkańcom Łomży,
- dostosowanie systemu komunikacyjnego miasta do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Zasadnicze zadania, przed jakimi stoi Łomża to:

- dalsze unowocześnianie systemu transportowego (drogowego i transportu publicznego) poprzez jego modernizację i rozwój celem zapewnienia jego wysokiej efektywności, jakości i zwiększenia dostępności do źródeł i celów podróży również z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych (osoby starsze i niepełnosprawne)
- i
- zmienianie sposobu korzystania z systemu transportowego przez jego mieszkańców (użytkowników) w taki sposób by rosła atrakcyjność poruszania się pieszo i korzystania z innych niż samochód środków transportu (rower, autobus).

W dłuższej perspektywie realizacja tych zadań zapewni Łomży rozwój przy jednoczesnej poprawie jakości przestrzeni miejskiej, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej. Spowoduje to także korzystny wpływ systemu transportowego na zdrowie mieszkańców miasta i stan środowiska naturalnego a przez to poprawę standardu życia.

Niniejszy dokument uwzględnia cele i środki realizacji zapisane w dokumencie „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku”, który został przyjęty przez Radę Miasta w dniu 27 czerwca 2007r (Uchwała Nr 62/XIII/07).

Należy też podkreślić, że zapewnienie sprawnego funkcjonowania systemu transportowego zależy nie tylko od decyzji i działań władz Łomży, ale także od decyzji podejmowanych w jej otoczeniu (sąsiadujące gminy i powiaty oraz władze województwa podlaskiego) oraz na szczeblu centralnym i europejskim. Stąd też Zintegrowany Plan Rozwoju Systemu Transportu Publicznego i zapisane w nim cele i środki realizacji są zgodne ze Strategią Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020 (przejętą uchwałą Sejmiku Województwa w dniu 30 stycznia 2006r), Regionalnym Program Operacyjnym Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013 oraz strategiami i programami Unii Europejskiej.

ZPRTP nawiązuje także do podstawowych dokumentów Unii Europejskiej dotyczących transportu („European Transport Policy for 2010: Time to Decide”, Sustainable Urban Transport Plans (SUTP) and urban environment: Policies, effects, and simulations) oraz raportów Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans. Uwzględnia konieczność zarówno modernizacji i rozwoju transportu publicznego, jak też racjonalizowanie korzystania z indywidualnego transportu samochodowego z poszanowaniem środowiska naturalnego.

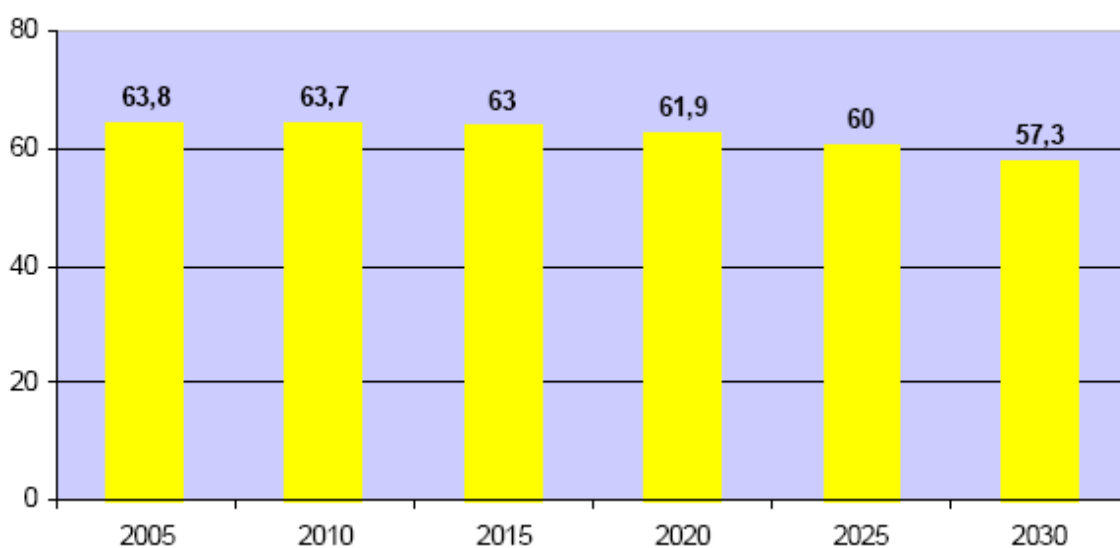
Dokument Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego przygotowano w celu przedstawienia Radzie Miasta, aby zgodnie z praktyką wielu miast Unii Europejskiej, stał się dokumentem wysokiej rangi, zbudowanym na trwałych podstawach i wytyczającym kierunki działań w okresie wieloletnim.

2 CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ

2.1 Miasto Łomża

Łomża jest położona w północno-wschodniej części Polski na terenie województwa podlaskiego. W granicach administracyjnych miasto zajmuje powierzchnię 3258 ha, w tym 40% powierzchni stanowią tereny zurbanizowane. Z punktu widzenia regionu, Łomża stanowi ważny, drogowy węzeł komunikacyjny.

Łomża liczy ok. 63,7 tys. mieszkańców (grudzień 2007 r.), a zgodnie z prognozami demograficznymi w kolejnych latach przewiduje się spadek liczby ludności: do poziomu 63,0 tys. osób w roku 2015 i docelowo do 57,3 tys. osób w roku 2030.



Rys. 1 Prognoza liczby ludności w Łomży
(wykres na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku)

2.2 Zagospodarowanie przestrzenne

Łomża leży nad rzeką Narwią w granicach regionu stanowiącego tzw. Zielone Płuca Polski, wyjątkowego w skali europejskiej, ze względu na przyrodę i walory krajobrazowe. Miasto jest położone na wzgórzach obejmujących wysoką skarpe pradoliny Narwi oraz doliny rzek Łomżyczki i Strugi Lepackiej. W północnej części miasta znajduje się obszar Chronionego Krajobrazu Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi. W granicach miasta położony jest także Las Jednaczewski, stanowiący dla mieszkańców miasta miejsce rekreacji i odpoczynku. Od 1994 roku na terenach zalewowych Narwi funkcjonuje Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Narwi.

Dominującą formę użytkowania gruntów w mieście stanowią tereny rolnicze (57% powierzchni miasta) oraz tereny zabudowane i zurbanizowane (39,3% powierzchni miasta).

Tabl. 1 Powierzchnia oraz sposób użytkowania gruntów w Łomży

Klasy użytkowania (pokrycia) terenu	Powierzchnia w (ha)	Odsetek powierzchni gminy (%)
<i>Tereny silnie przekształcone przez człowieka, w tym:</i>	1 287	39,3
<i>tereny mieszkaniowe i usługowe</i>	637	19,5
<i>tereny przemysłowe i komunikacyjne</i>	390	11,9
<i>kopalnie odkrywkowe, wyrobiska poeksploatacyjne i obecne budowy</i>	około 10	0,3
<i>tereny zieleni miejskiej i otwartych obiektów sportowych</i>	91,3	2,8
<i>Tereny rolnicze, w tym:</i>	1864	57
<i>grunty orne</i>	953	29,1
<i>sady</i>	27	0,8
<i>łąki i pastwiska (użytki zielone)</i>	859 (w tym pastwiska 386)	26,3
<i>ogrody działkowe</i>	25	0,8
<i>Lasy i ekosystemy półnaturalne, w tym:</i>	46,8	1,4
<i>lasy</i>	16,8	0,5
<i>zespoły roślinności drzewiastej i krzewiastej</i>	b.d.	-
<i>tereny otwarte pozbawione roślinności</i>	30	0,9
<i>Tereny podmokłe, czyli bagna i torfowiska</i>	b.d.	-
<i>Obszary wodne, w tym:</i>	64	1,9
<i>cieki</i>	64	1,9
<i>jeziora naturalne</i>	-	-
<i>zbiorniki sztuczne</i>	-	-

Źródło: Program Ochrony Środowiska dla Miasta Łomży na lata 2004-2015

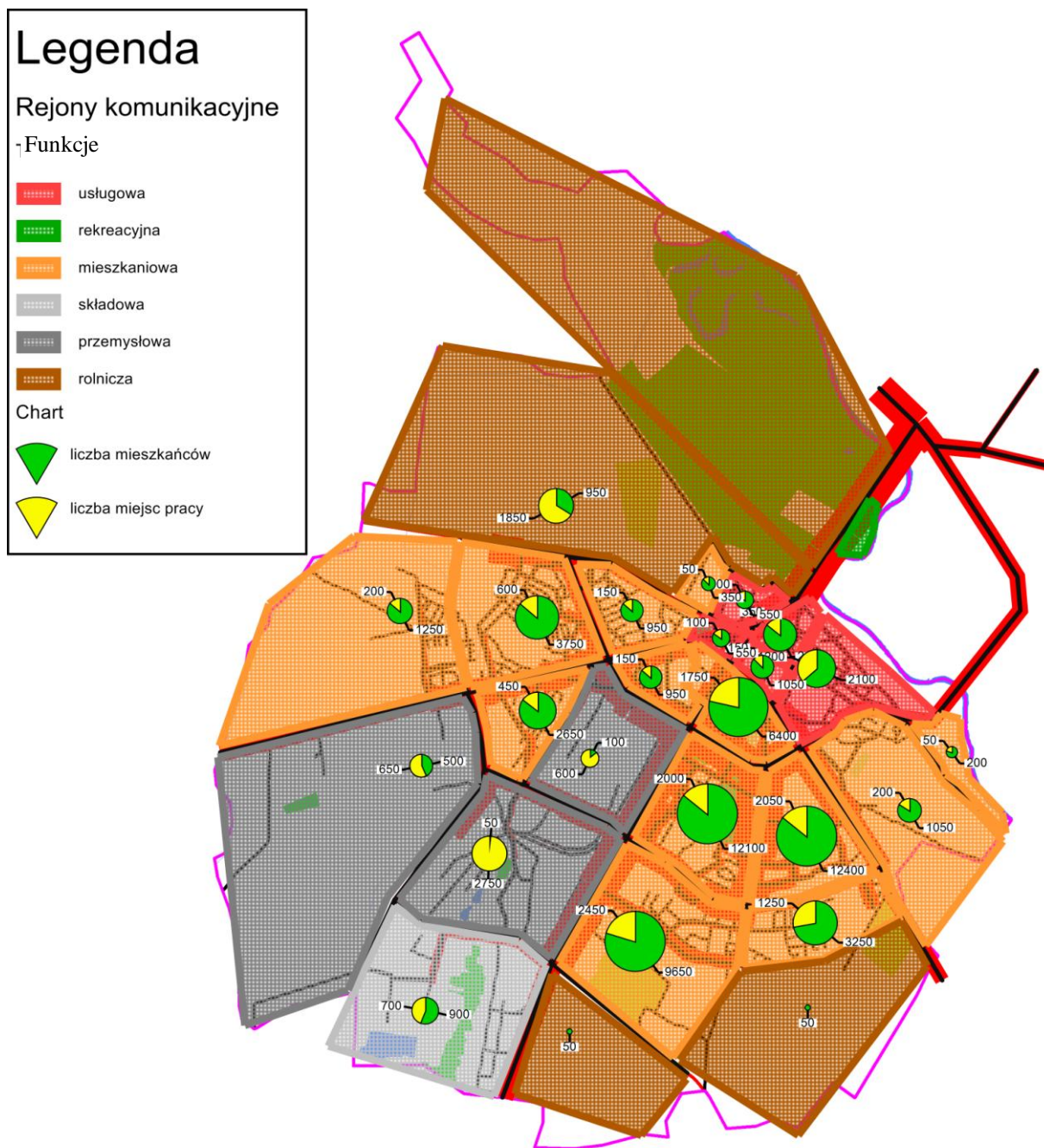
Najstarszą część miasta stanowi Stare Miasto, gdzie znajduje się wiele zabytków architektury oraz dwa parki miejskie. W tej części miasta zlokalizowana jest także większość łomżyńskich urzędów oraz stadion sportowy ŁKS. W skład Starego Miasta wchodzi Starówka, Rembelin, Os. Monte Casino oraz osiedla Os. Skarpa i Os. Pocijewo.

Na południe od Starego Miasta znajdują się dzielnice mieszkaniowe na które składają się głównie bloki mieszkalne osiedli: Jantar, Górka Zawadzka, Mazowieckie, Konstytucji, Armii Krajowej, Medyk oraz Zawady Przedmieście. Na osiedlu Medyk zlokalizowany jest Szpital Wojewódzki. W zachodniej części miasta (Łomżyca) zlokalizowane są osiedla domów jednorodzinnych: Łomżyca, Nowa Łomżyca, Maria, Narew, Staszica, Słoneczne, Parkowe, Młodych i Skowronki. Na południe od Łomżycy zlokalizowane są osiedla domów jednorodzinnych (Kraska) i tereny przemysłowe.

Wśród największych zakładów pracy usytuowanych na terenie Łomży należy wymienić:

- Browar Łomża Sp. z o.o. (ul. Poznańska 121),
- Przedsiębiorstwo Przemysłu Spożywczego PEPEES” S.A (ul. Poznańska 121),
- FARGOTEX Sp. z o.o. (ul. Legionów 114c),
- Łomżyńska Fabryka Mebli (ul. Poznańska 90),
- Przedsiębiorstwo Ochrony „PURZECZKO” Sp. z o.o. (ul. Nowa 3a),
- Przedsiębiorstwo Zaopatrzenia Aptek „MULTI PHARE” S.A (ul. Nowogrodzka 200),
- Hurtownia Spożywcza „WIOMAR” (ul. Poznańska 36a),
- Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „MARIOLA” (ul. Piłsudskiego 113),
- Łomżyńskie Przedsiębiorstwo Handlowe „KONRAD” (ul. Poligonowa 28c),
- Polska Grupa Farmaceutyczna (ul. Nowogrodzka 151a),
- Szpital Wojewódzki,
- TMT Sp. z o.o.

Rozmieszczenie mieszkańców i miejsc pracy w Łomży przedstawiono na rys.2. Schemat przedstawia podział miasta na obszary z przypisaną liczbą mieszkańców i miejsc pracy¹.



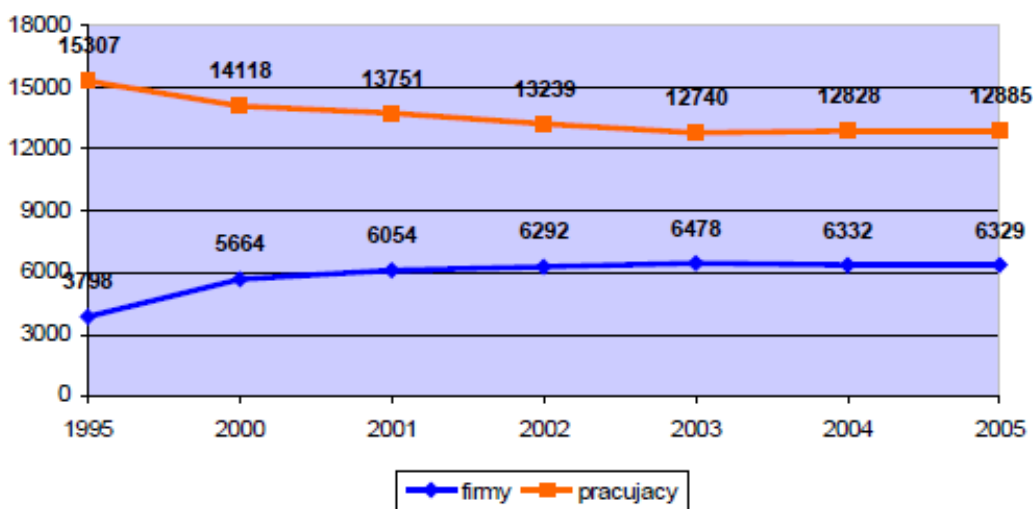
Rys. 2 Schemat rozmieszczenia miejsc zamieszkania i zatrudnienia na terenie Łomży

¹ Schemat opracowano na podstawie dostępnych danych statystycznych, na podstawie identyfikacji największych zakładów pracy oraz powiązania liczby zatrudnionych z liczbą mieszkańców w poszczególnych obszarach miasta.

2.3 Sfera gospodarcza

Łomża jest siedzibą władz miejskich oraz władz powiatu ziemskiego. Jest to najważniejszy ośrodek w regionie z infrastrukturą gospodarczą i handlową sprzyjającą dynamicznemu rozwojowi ekonomicznemu i społecznemu, z rozwijającym się szkolnictwem wyższym, specjalistyczną opieką zdrowotną oraz placówkami kultury, sztuki, handlu i usług.

Dogodne położenie Łomży na głównym szlaku transportowym o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym wpływa na tworzenie w mieście zakładów produkcyjnych, hurtowni, firm dealerskich, transportowych i usługowych. Istotne są także walory turystyczne i krajobrazowe (Dolina Narwi, Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi, Biebrzański i Nadnarwiański Park Narodowy, carskie forty w Piątnicy, Skansen Kurpiowski w Nowogrodzie, dwór Lutosańskich i Muzeum Przyrody w Drozdowie) sprzyjające rozwojowi przemysłu turystycznego.

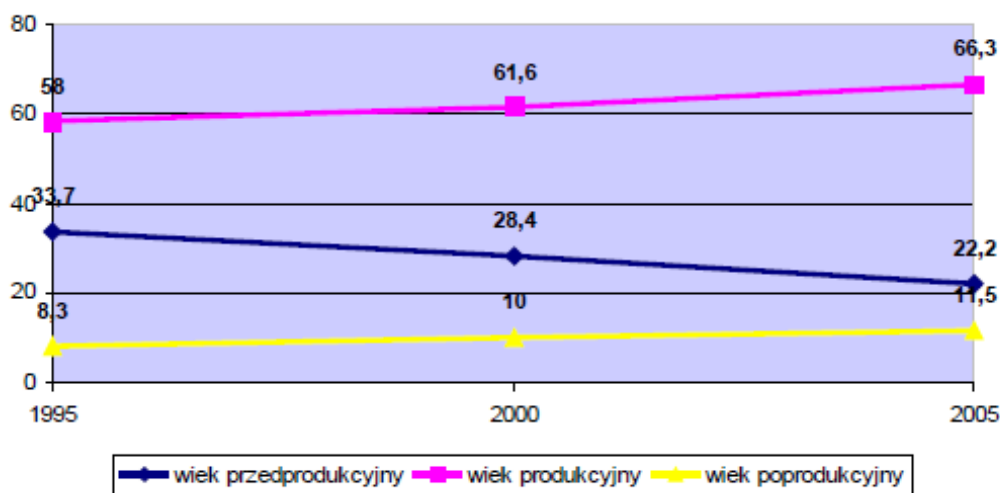


Rys. 3 Liczba firm i liczba pracujących w Łomży
(wykres na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku)

Średni dochód na mieszkańca w 2006 r wyniósł 2942,31 zł.

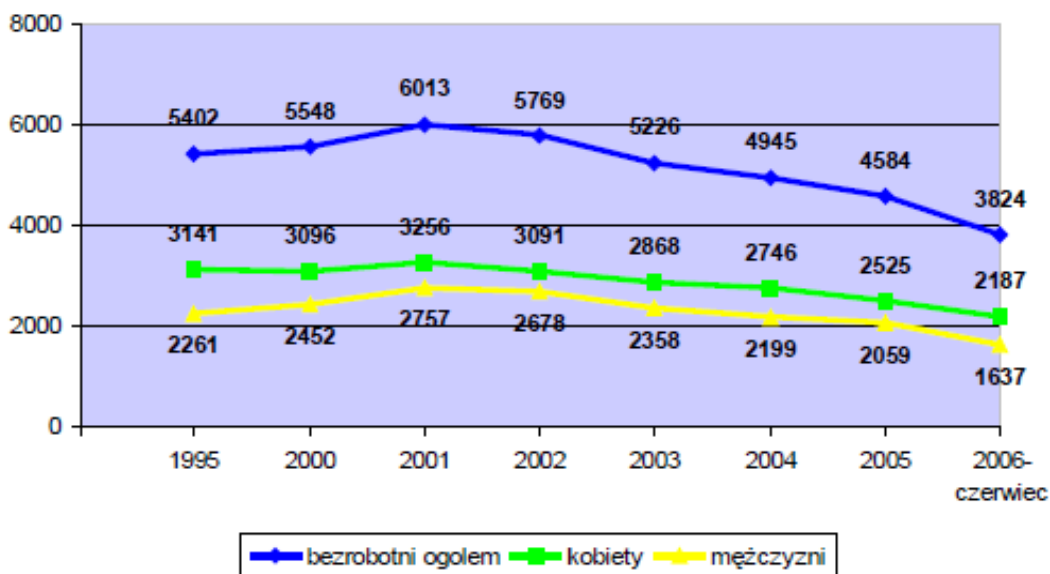
2.4 Sfera społeczna

W Łomży odnotowywany jest malejący przyrost naturalny ludności. Jest to spowodowane zmniejszaniem się przewagi liczby urodzeń nad zgonami. Wzrasta liczba ludności w wieku produkcyjnym (kobiety w wieku 18-59 lat i mężczyźni 18-64 lata) oraz poprodukcyjnym (kobiety 60 lat i więcej, mężczyźni 65 lat i więcej). Zmniejsza się liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat). Świadczy to o postępującym procesie „starzenia się” mieszkańców miasta. W grudniu 2007 r udział osób w wieku przedprodukcyjnym wynosił 20,64%, w wieku produkcyjnym – 67,12%, a w wieku poprodukcyjnym 12,24%.



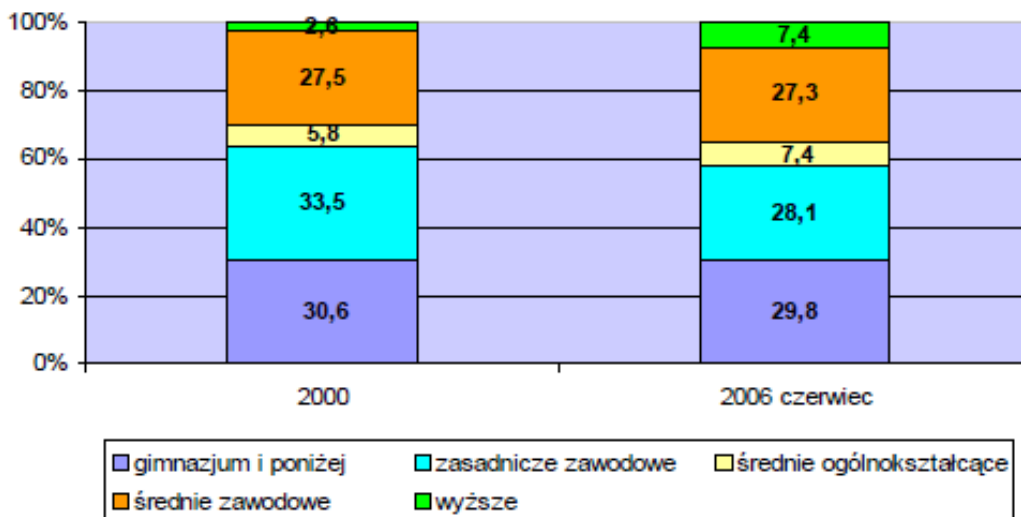
Rys. 4 Struktura ludności w Łomży wg ekonomicznych grup wiekowych (wykres na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku)

Do końca roku 2001 obserwowano wzrost liczby zarejestrowanych bezrobotnych, a następnie znaczny jej spadek. Wśród ogółu zarejestrowanych bezrobotnych większość stanowią kobiety.



Rys. 5 Liczba bezrobotnych w Łomży (wykres na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku)

Wśród bezrobotnych przeważają osoby legitymujące się niskim poziomem wykształcenia, lub wykształceniem zasadniczym zawodowym i średnim zawodowym. Wśród ogółu zarejestrowanych bezrobotnych najmniej jest osób z wykształceniem wyższym i średnim ogólnokształcącym.



Rys. 6 Struktura bezrobotnych wg poziomu wykształcenia
(wykres na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku)

Poziom bezrobocie w Łomży jest nieco niższe niż średnia dla Polski.



Rys. 7 Poziom bezrobocie w Łomży na tle Polski
(wykres na podstawie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku)

3 CHARAKTERYSTYKA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

3.1 Motoryzacja²

W Łomży zarejestrowanych jest 21 265 samochodów osobowych, 1339 motorowerów i motocykli oraz 4688 samochodów ciężarowych i autobusów. W ostatnich latach nastąpił znaczny przyrost liczby samochodów i zwiększenie się wskaźnika motoryzacji indywidualnej z poziomu 240 samochodów/1000 mieszkańców w roku 2002 do 333 samochodów/1000 mieszkańców w roku 2008 (wzrost wskaźnika o blisko 40%).

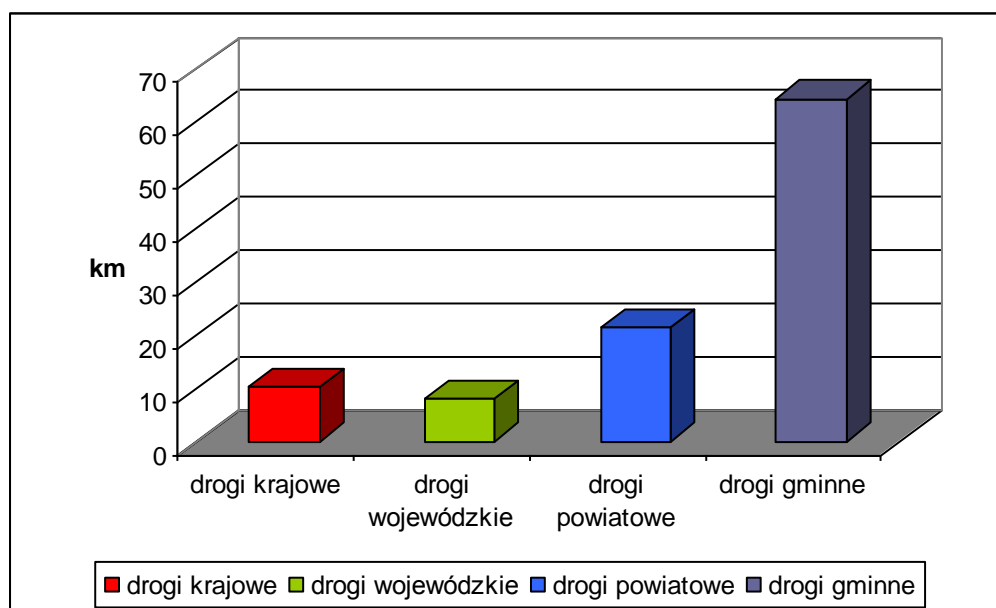
Z punktu widzenia pojemności silnika dominują samochody w przedziale 1400-1999 cm³ (53%). Samochodów małych (1399 cm³ i mniej) jest 38%, a samochodów dużych (2000 cm³ i więcej) jest 9%. W grupie samochodów osobowych, pojazdów nowych (do 5 lat) jest relatywnie mało (13%). Dominują samochody w przedziale wiekowym 11-15 lat (30%). Duży jest odsetek samochodów w wieku powyżej 15 lat (31%). Wśród samochodów ciężarowych, 17% stanowią samochody relatywnie nowe (do 5 lat). Samochodów starszych (powyżej 10 lat) jest 53%.

3.2 Sieć drogowo-uliczna

Sieć dróg publicznych w Łomży liczy ok. 103,8 km na którą składają się:

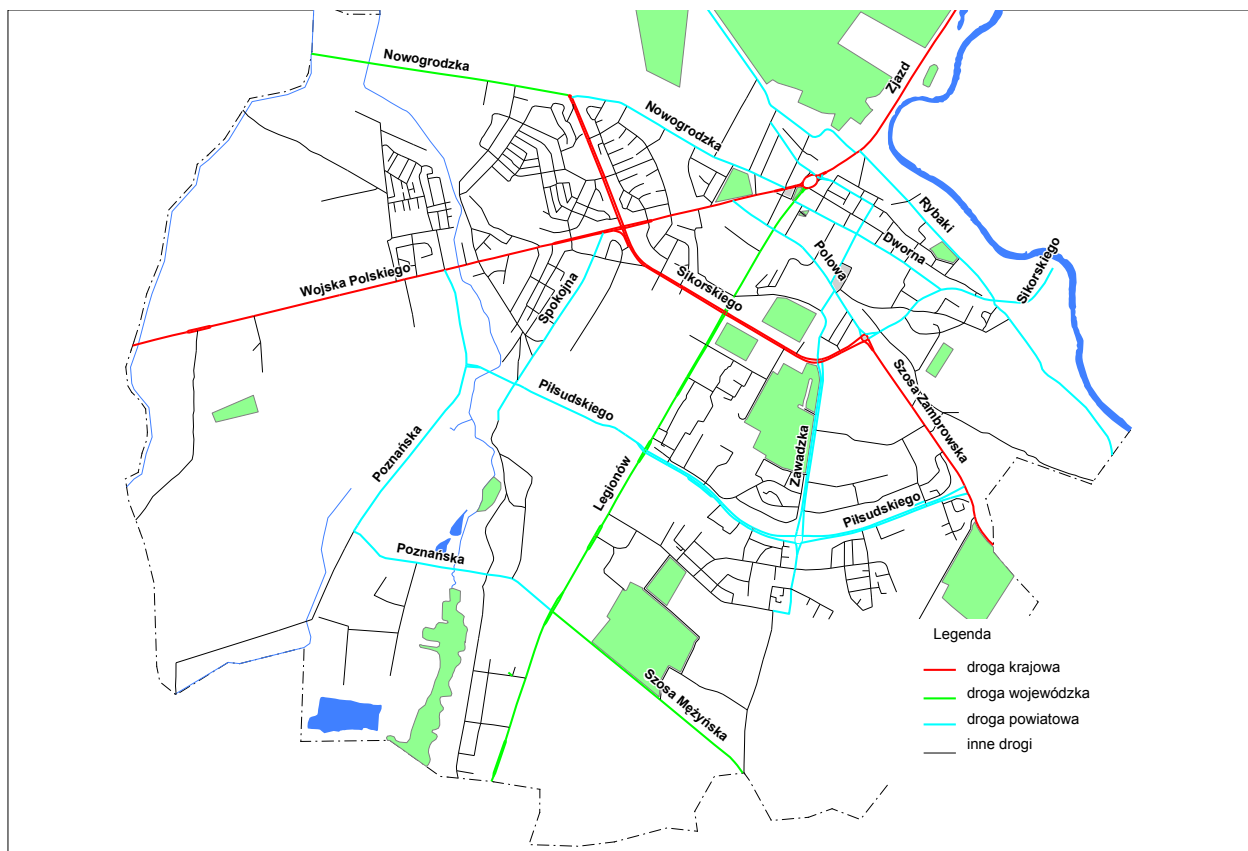
- drogi krajowe o długości 10,173 km,
- drogi wojewódzkie – 7,944 km,
- drogi powiatowe – 21.318 km,
- drogi gminne – ok. 64.4 km.

Strukturę administracyjną sieci drogowej przedstawiono na rys. 9. Schemat układu ulic miasta z zaznaczeniem podziału administracyjnego przedstawiono na rys. 8.



Rys. 8 Łomża – struktura administracyjnego podziału sieci drogowej (rok 2007)

² Dane z 31.12.2008 na podstawie Urzędu Statystycznego w Białymstoku



Rys. 9 Klasyfikacja administracyjna dróg na terenie miasta Łomży

3.3 Sieć dróg zewnętrznych

Układ sieci ulicznej miasta jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawowe drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez miasto obsługują główne kierunki ruchu wewnętrznego. W rejonie Łomży krzyżują się 2 drogi o znaczeniu krajowym:

- droga Nr 61: (Warszawa) Ostrołęka – Łomża - Augustów, na terenie miasta przebiegająca ciągiem ulic: Wojska Polskiego - Plac Kościuszki - Zjazd - gr. miasta (kierunek Piątnica);
- droga Nr 63: Zambrów – Łomża – Giżycko - gr. z obwodem Kaliningradzkim (bez przejścia granicznego); w Łomży przebiega wzdłuż ciągu ulic: Szosa Zambrowska – Sikorskiego - Wojska Polskiego - Plac Kościuszki – Zjazd - gr. miasta (kierunek Piątnica);

oraz 3 drogi wojewódzkie:

- droga Nr 645: Myszyniec - Łomża, na terenie miasta przebiegająca ciągiem ulicy Nowogrodzkiej (od granicy miasta do ul. Sikorskiego) i ul. Sikorskiego (od Nowogrodzkiej do Wojska Polskiego);
- droga Nr 677: Sokołów Podl. - Ostrów Maz. - Łomża; przebieg od granicy miasta wzdłuż Al. Legionów do Placu Kościuszki;
- droga nr 679: Łomża - Meżenin (droga nr 8); w Łomży przebiega wzdłuż ciągu ulicy Szosa do Meżenina.

W bezpośrednim sąsiedztwie Łomży, w miejscowości Piątnica krzyżują się także:

- droga krajowa Nr 64: (Łomża) Piątnica - Jezewo; przebieg wzdłuż ulicy Szkolnej;
- droga wojewódzka Nr 668: (Łomża) Piątnica – Przytuły - droga nr 65.

3.4 Układ ulic wewnątrz miasta

Układ ulic w Łomży ma charakter promienisto-obwodowy. Podstawę systemu stanowi 5 ciągów ulic usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta, położonego w jego części północno-wschodniej i opartego na skarpie nad rzeką Narew. Podstawowe ciągi ulic to:

- Al. Legionów,
- Zjazd,
- Wojska Polskiego,
- Nowogrodzka,
- Szosa Zambrowska.

Ulice te zbiegają się w rejonie Pl. Kościuszki i decydują o jakości systemu komunikacji indywidualnej, z uwagi na funkcję, jaką pełnią w obsłudze zarówno ruchu miejskiego, ruchu źródłowo-docelowego związanego z miastem, jak też ruchu tranzytowego.

Łomża dysponuje także stosunkowo dobrze wykształconym systemem dróg o charakterze obwodowym w stosunku do ścisłego centrum miasta. Można wyróżnić 2 półpierścienie obwodowe:

- najbliższy centrum miasta ciąg obwodowy ulicy Gen. Sikorskiego od ul. Zdrojowej do ul. Nowogrodzkiej, spinający ulice: Dworną, Szosę Zambrowską, Zawadzką, Al. Legionów, Wojska Polskiego i Nowogrodzką;
- dalszy w stosunku do centrum, położony w strefie mieszkaniowej ciąg ulic: Piłsudskiego - Poznańska - Browarna.

Ciągi te pełnią istotną funkcję obsługi ruchu wewnątrz miasta, a także w szczególności ulica Sikorskiego bierze udział w obsłudze ruchu zewnętrznego związanego z wlotami dróg nr 61, 63 i 645.

Istnieje także fragmentarycznie wykształcony trzeci ciąg obwodowy na kierunku wschód-zachód, tj. ciąg ulic Szosa Mężenińska - Poznańska, przecinający południową część miasta, który obecnie ze względu na brak kontynuacji w kierunku północno-zachodnim, oprócz obsługi przyległego terenu umożliwi jedynie powiązanie wlotu drogi nr 679 z ul. Wojska Polskiego. Stanowi on jednak dobrą podstawę dla rozbudowy południowej obwodnicy miasta.

Stosunkowo dobrze wykształcony promienisto-obwodowy układ ulic stanowi ważny atut systemu w obsłudze ruchu wewnątrzmijskiego i źródłowo-docelowego. Wobec braku tras obwodowych, obsługujących ruch zewnętrzny na drogach krajowych i wojewódzkich, stanowi jednak także bardzo poważny mankament. Oznacza bowiem, że obsługa ruchu tranzytowego odbywa się z wykorzystaniem ulic miejskich. Tym samym ruch lokalny i tranzytowy koncentruje się na głównych ciągach, zbiegających się w rejonie Placu Kościuszki, pełniącego także funkcję kluczowego węzła przesiadkowego miejskiego transportu publicznego.

Z tego punktu widzenia obecne ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych należy uznać za niekorzystne. Powoduje to:

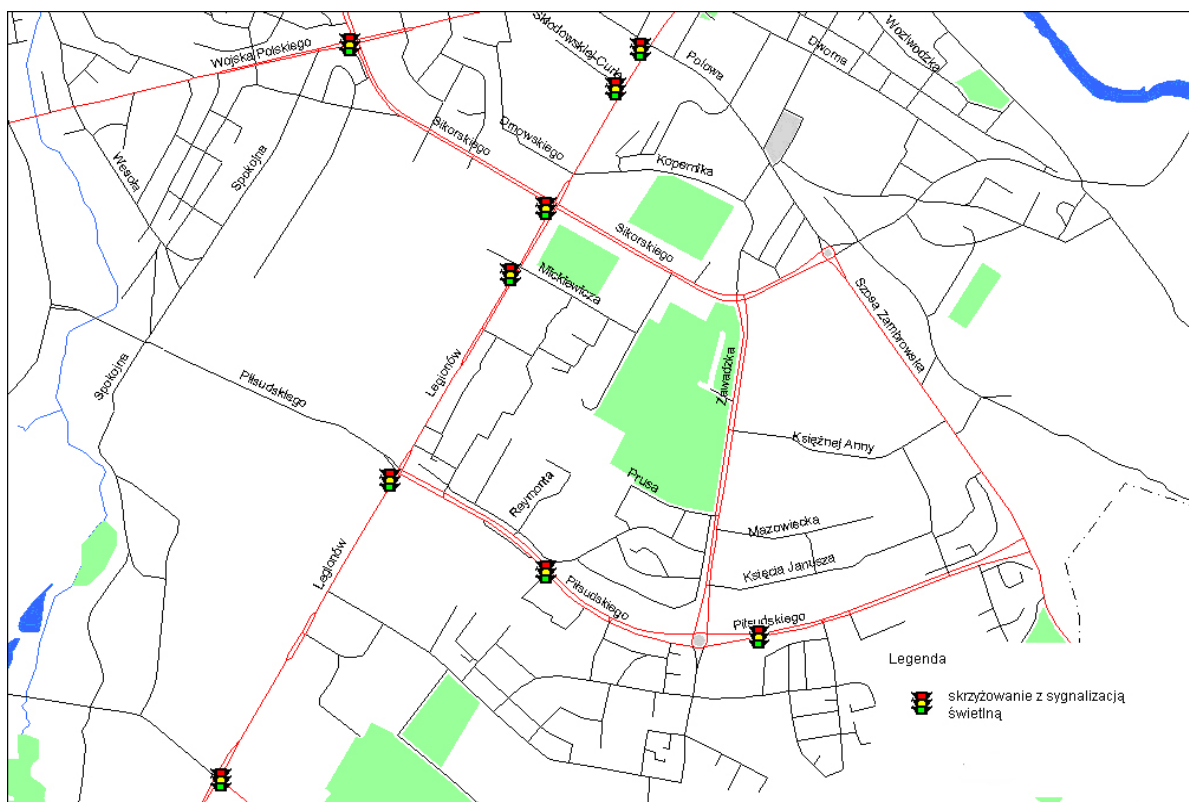
- ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego i pogorszenie bezpieczeństwa ruchu z uwagi na skrajnie niekorzystny brak segregacji ruchu na głównych ulicach miasta,

- ograniczanie możliwości efektywnego prowadzenia miejskiej komunikacji autobusowej, co wpływa na standard podróżowania pasażerów oraz koszty funkcjonowania transportu zbiorowego (straty czasu pasażerów transportu publicznego),
- nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (wpływ na nawierzchnię ulic),
- uciążliwości wywołane ruchem samochodów (wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń),
- obniżenie jakości przestrzeni publicznej (utrudnienia w korzystaniu z przestrzeni przez pieszych, rowerzystów itp.).

3.5 Organizacja ruchu

Według stanu na kwiecień 2009 w sieci ulic Łomży znajduje się 9 skrzyżowań i jedno przejście dla pieszych sterowane za pomocą sygnalizacji świetlnej (rys. 10) tj.:

- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Polową,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Skłodowskiej,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Sikorskiego,
- skrzyżowanie Al. Legionów z Dworcową,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Piłsudskiego,
- skrzyżowanie Al. Legionów z ul. Poznańską,
- skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Polową,
- skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego z ul. Sikorskiego
- włączenie do ruchu z marketu Kaufland (na ul. Piłsudskiego, pomiędzy ul. Zawadzka a Kazańska) oraz
- przejście dla pieszych na ul. Piłsudskiego (wzbudzone przez pieszych).



Rys. 10 Łomża - skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

W centrum miasta funkcjonuje strefa ograniczonego dostępu dla ruchu samochodowego. Jest ona ograniczona do dwóch ulic:

- ul. Długiej na odcinku od ul. Krótkiej do ul. Farnej oraz
- ul. Farnej od Długiej do ul. Dwornej.

Uporządkowaniu parkowania w centrum miasta oraz redukcji ruchu wynikającego z poszukiwania wolnych miejsc postojowych sprzyja także funkcjonująca strefa płatnego parkowania.

3.6 Plany rozwoju węzła dróg krajowych i wojewódzkich

3.6.1 Rozwój dróg krajowych i wojewódzkich

Plany rozwoju sieci dróg krajowych

Plan rozwoju sieci dróg krajowych o podstawowym znaczeniu (drogi szybkiego ruchu) określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Zgodnie z ww. rozporządzeniem w rejonie Łomży nie przewiduje się prowadzenia autostrady lub drogi ekspresowej. Z punktu widzenia oddziaływania na ruch drogowy największe znaczenie będzie mieć planowana droga ekspresowa S8 o przebiegu: Wrocław (Psie Pole) – Kępno – Sieradz – A1 (Łódź)...A1 (Piotrków Trybunalski) – Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Zambrów – Choroszcz – Knyszyn – Korycin – Augustów – Budzisko – granica państwa (Kowno) z uwagi na konkurencyjność w stosunku do drogi krajowej nr 61.

Jednocześnie od lat wysuwane są postulaty zmiany, bądź też uzupełnienia korytarza drogi ekspresowej Via Baltica (droga krajowa nr 8) o ciąg drogowy:

- Ostrów Maz. – Łomża (droga wojewódzka 677) i Łomża – Grajewo – Augustów (droga krajowa nr 61), lub
- Warszawa- Pułtusk - Ostrołęka – Łomża – Grajewo – Augustów (droga krajowa nr 61).

Z punktu widzenia układu komunikacyjnego Łomży, decyzja o uzupełnieniu tego korytarza drogowego może mieć znaczenie kluczowe. Może bowiem przyspieszyć budowę trasy obwodowej w stosunku do miasta w ciągu drogi krajowej nr 61 i tym samym z jednej strony zwiększyć natężenie ruchu tranzytowego na tej drodze a z drugiej uwolnić układ dróg wewnątrzmiastowych od ruchu samochodów ciężarowych.

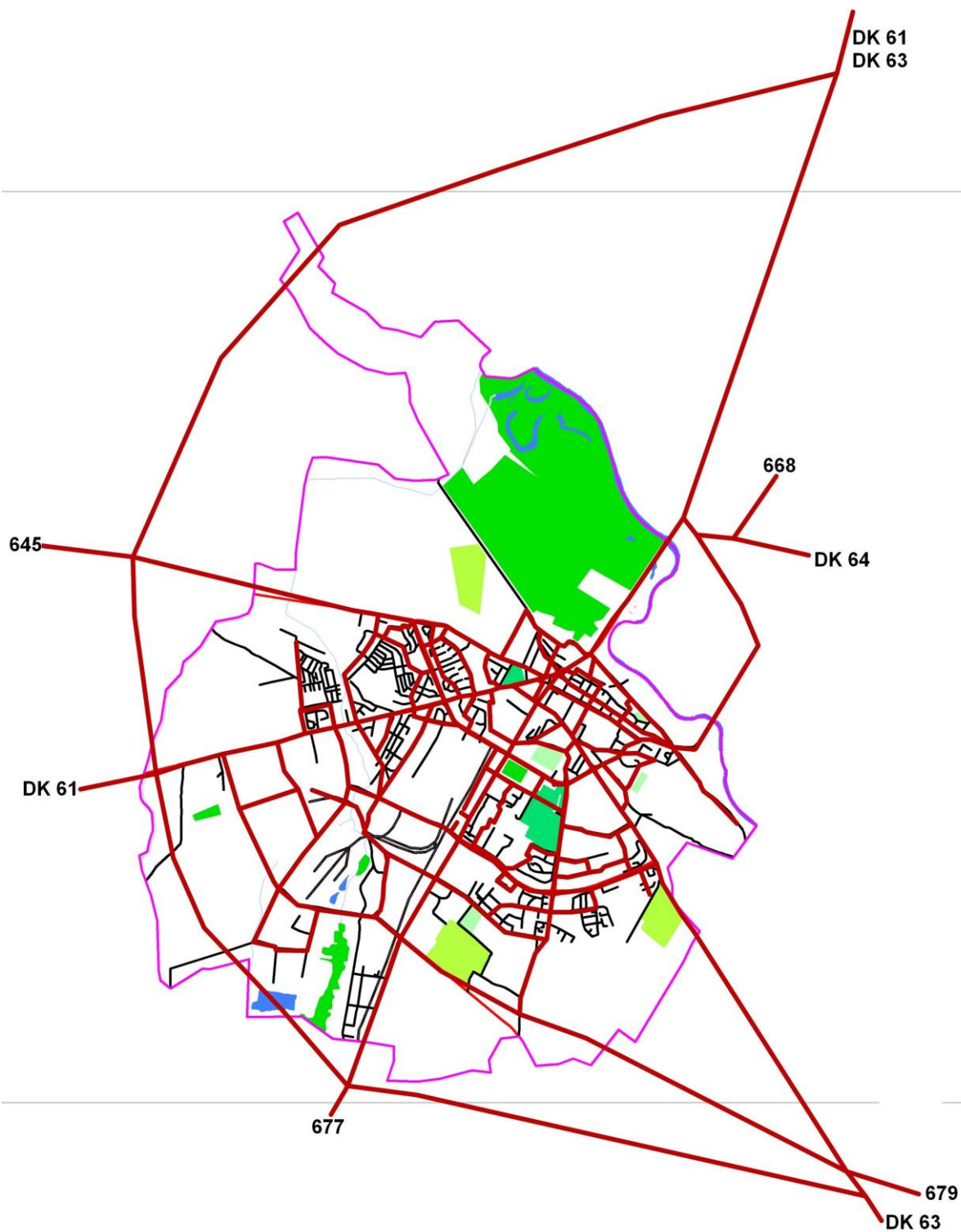
O silnej atrakcyjności korytarza Warszawa – Łomża - Augustów-Budzisko dowodzi fakt, iż nawet w przypadku modernizacji drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej, w korytarzu Łomża-Augustów prognozy ruchu utrzymują się na poziomie od 7 500 do 14 500 SDR.

Budowa obwodnicy Łomży znajduje się w planach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, oddział Białystok. Jako najbardziej prawdopodobny rozważany jest zachodni wariant przebiegu obwodnicy, która miałaby powstać jako ciąg dwóch dróg krajowych 61 i 63 o następującym przebiegu:

- początek ekspresowej obwodnicy Łomży w ciągu drogi krajowej nr 61 stanowi podłączenie trasy obwodowej od północy do drogi 61-63,
- skrzyżowanie z drogą 645 (ul. Nowogrodzka),
- skrzyżowanie z drogą 61 (Al. Wojska Polskiego),
- skrzyżowanie z drogą 677 (Al. Legionów),

- koniec stanowi podłączenie do 63 (Szosa Zambrowska) na południu od Łomży. Przy czym zakłada się, że na odcinku od 61-63 do 677 droga obwodowa będzie mieć przekrój dwujezdniowy dwupasowy natomiast na odcinku od 677 do 63, jednojezdniowy.

Schemat planowanego przebiegu obwodnicy przedstawiono na rys. 11.



Rys. 11 Schemat planowanego przebiegu obwodnicy miasta Łomża

Plany rozwoju sieci dróg wojewódzkich

Zgodnie z dokumentem „Fundusze unijne dla województwa podlaskiego w latach 2007-2015”, publikowanym na stronach internetowych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, w latach 2007-2015 województwo podlaskie otrzyma **1 832,31 mln euro** w ramach działań objętych Strategią Rozwoju Kraju 2007-15. Wartość dofinansowania unijnego, obejmująca środki w ramach Narodowej Strategii Spójności oraz Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich, szacowana jest na **1 520,62 mln euro**, a udział środków krajowych szacowany jest na kwotę **311,69 mln euro**.

W zakresie systemu transportowego środki te będą przeznaczane na rozwój dróg ekspresowych S8, S16 i S19 oraz linii kolejowej E-75. Nie przewiduje się finansowania inwestycji drogowych w rejonie Łomży.

3.6.2 Rozwój układu drogowego Miasta Łomża

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Łomża do 2020 roku uchwalona w czerwcu 2007r, i jest aktualizacją Strategii do roku 2015, przyjętej uchwałą Rady Miejskiej w dniu 17 października 2001r. Strategia wśród 5 podstawowych problemów do rozwiązania identyfikuje kwestię powiązań transportowych Miasta z otoczeniem (drogi kołowe, komunikacja publiczna).

Zgodnie z Strategią celem podstawowym jest: **Osiągnięcie europejskich standardów stanu środowiska przyrodniczego oraz racjonalne zagospodarowanie przestrzeni i usprawnienie systemu transportowego miasta.** Zakłada się, że cel ten będzie osiąganym poprzez kontynuowanie *działań na rzecz rozwoju i modernizacji systemu transportowego wewnątrzmijskiego i jego powiązań z otoczeniem (drogi kołowe, komunikacja publiczna, ścieżki rowerowe, urządzenia służące poprawie bezpieczeństwa i płynności ruchu samochodowego, pieszych i rowerzystów).* Będzie to sprzyjać *poprawie warunków życia mieszkańców, funkcjonowaniu istniejących podmiotów gospodarczych i poprawie stanu środowiska przyrodniczego, a także przyczyni się - poprzez lepszą dostępność komunikacyjną - do wzrostu atrakcyjności lokalizacyjnej Miasta dla nowych mieszkańców, inwestorów i turystów.*

Podstawowe działania w zakresie systemu transportu drogowego wymienione w Strategii przedstawiono w tabeli 2.

Tabl. 2 Zadania Strategii związane z poprawą funkcjonowania i rozwojem układu drogowego Łomży

<i>Projekty (zadania) realizacyjne</i>	<i>Orientacyjny całkowity koszt realizacji zadania w tys. zł</i>	<i>Podmioty odpowiedzialne lub współodpowiedzialne za realizację zadania</i>
Budowa obwodnicy drogowej miasta	1 100 000	GDDKiA, NFOS, WFOS, Urząd Marszałkowski, Władze Miasta
Usprawnienie przejazdów przez Miasto Łomża - drogi krajowe	45 000	Wydział Gospodarki Komunalnej, Ochrony Środowiska i Rolnictwa UM
Remont i przebudowa dróg powiatowych	28 000	jw.
Usprawnienie drogowych połączeń regionalnych w granicach Łomży - budowa przedłużenia ul. Spokojnej do ul. Przykoszarowej oraz modernizacja Alei Piłsudskiego, budowa przedłużenia ul. Zawadzkiej od Ronda Solidarności do Szosy do Mężenina	48 500	jw.
Budowa dróg i uzbrojenie terenów w obszarach działalności gospodarczej	8 000	jw.
Budowa dróg gminnych w obszarach zabudowy mieszkaniowej	20 000	jw.

Uwaga: W planowanej korekcie WPI przewiduje się zwiększenie budżetu przewidzianego na usprawnienie drogowych połączeń regionalnych w granicach Łomży do ok. 51 mln zł

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łomży

W zakresie systemu transportowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łomży przyjmuje założenia przekształceń systemu i porządkowanie komunikacyjnych funkcji miejskich. Ustala konieczność odciążenia obecnego układu komunikacyjnego miasta, a szczególnie osi tranzytowych w obszarze zabudowy centrum i dzielnic mieszkaniowych.

Podstawowym elementem planowanego docelowego układu drogowego jest południowo-wschodnie obejście Łomży z nową przeprawą mostową. Zakłada się, że obwodnica powinna przebiegać w ciągu drogi ekspresowej nr 61 i 680, prowadząc ruch międzynarodowy i tranzytowy od przejść granicznych w rejonie Suwałk do Warszawy i dalej w kierunku południowo-zachodnim. Za warunek skierowania ruchu tranzytowego na trasę obwodową uważa się połączenie południowego obejścia z wylotem ul. Wojska Polskiego (klasa GP) z wykorzystaniem ciągu ul. Szosa do Mężenina i odcinek ul. Poznańskiej oraz nowe połączenie do wylotu ulicy Wojska Polskiego do Ostrołki.

Wieloletni Plan Inwestycyjny na lata 2008-2013

W Wieloletnim Planie Inwestycyjnym na lata 2008-2013 (uchwała Rady Miejskiej nr 207/XXXIII/08 z dnia 27.08.2008) przewidziano realizację inwestycji drogowych. Zostały one zestawione w tabeli 3.

Tabl. 3 Zestawienie planów inwestycyjnych dotyczących sieci drogowej
(na podstawie WPI 2008-2013)

l.p.	nazwa inwestycji	Okres realizacji
1	Modernizacja układu komunikacyjnego m. Łomży w ciągu drogi krajowej nr 63 - Szosa Zambrowska II etap	2008-2009
2	Usprawnienie drogowych połączeń regionalnych w granicach Łomży – ul. Piłsudskiego (od ul. Sz. Zambrowska do ul. Poznańskiej), Aleja Legionów (od ul. Piłsudskiego do granic miasta), granicach Łomży – ul. Spokojna (od obecnego zakończenia do Al. Legionów)	2008-2011
3	Budowa ul. Żabiej	2010 – 2011
4	Budowa ul. Browarnej	2012
5	Budowa ul. Zawadzkiej (budowa drugiego pasa jezdni do ul. Przykoszarowej o dalej do Zawad	2012 -2013
6	Budowa ul. Meblowej	2010-2012
7	Budowa połączenia ul. Spokojnej i Poznańskiej	2013
8	Modernizacja ul. Wojska Polskiego wraz ze skrzyżowaniem z ul. Sikorskiego	2010-2012
9	Budowa lokalnej infrastruktury drogowej w Łomży na osiedlu Kraska i innych - etap I i etap II	2008
10	Budowa ścieżek rowerowych	2009-2012
11	Nadnarwiański ciąg komunikacyjny – ul. Nadnarwiańska i ul. Grobla Jednaczewska w Łomży. Budowa mostu na Łomżycze	2008-2010
12	Modernizacja ul. Senatorskiej	2009-2010
13	Modernizacja ul. Długiej	2008-2009
14	Budowa ul. Pawiej	2011
15	Budowa ul. Sybiraków	2008
16	Budowa ul. Cichej	2009
17	Budowa ul. Prostej	2009
18	Budowa ul. Kanarkowej i Słowikowej	2009 – 2010
19	Budowa ul. Miodowej	2010
20	Budowa ul. Żeromskiego (inwestycja kontynuowana z 2007r)	2008
21	Modernizacja ul. Staffa (inwestycja kontynuowana z 2007 r.)	2009
22	Budowa ul. Kazańskiej	2009
23	Modernizacja ul. Śniadeckiego	2009
24	Budowa ul. Wiśniowej	2009
25	Budowa ul. Bartniczej	2009-2010
26	Budowa ul. Pivnej	2009
27	Modernizacja ul. Kierzkowej	2008
28	Modernizacja ul. Słowackiego	2009
29	Modernizacja ul. Reymonta	2010
30	Budowa ulicy przy kościele pw. św.A.Boboli , połączenie ul. Kierzkowej z Wąską (w kierunku ul. Ks. Anny) oraz budowa ulicy Wąskiej do końca zabudowy z łącznikiem do Szosy Zambrowskiej	2010
31	Budowa sięgaczy ul. Strzelców Kurpiowskich	2009
32	Budowa odcinka ul. Marynarskiej	2009
33	Modernizacja ul. Krzywe Koło	2011
34	Modernizacja ul. Zielonej	2010
35	Budowa ul. Mała Kraska	2010-2011
36	Budowa ul. Radosnej	2009
37	Budowa ul. Kapitana Skowronka	2009
38	Budowa ul. Ptasiej , Obrońców Łomży i Kwiatowej	2010-2011
39	Modernizacja ulic: Bema i Prusa I, i I i III I etap	2008-2010
40	Budowa ul. Podleśnej	2011
41	Modernizacja ul. Glogera	2010
42	Budowa ul. Łąkowej	2009-2010
43	Modernizacja nawierzchni Pl. Kościuszki	2009
44	Modernizacja pozostałego odcinka ul. Poznańskiej- od Al. Legionów do PEPEES	2011

45	Budowa zaułka od ul. Wesołej do Spokojnej	2013
46	Budowa ulic na osiedlu Łomżyca: ul. Piaskowa, Jasna, Łączna, Poprzeczna, Krzywa, Włókiennicza)	2010-2012
47	Budowa ul. Modrzewiowej	2012-2013
48	Budowa ul. Piaski	2011
49	Budowa ul. Zielnej i ukończenie ul. Sosnowej	2009-2010
50	Budowa ul. Polnej i Staszica	2009-2011
51	Budowa łącznika ul. Nowogrodzkiej(dojazd do działek:138,138a,140,142,144 i 146)	2010
52	Budowa ul. Wiosennej	2010-2012
53	Budowa mostu na rzece Łmżyczka (w rejonie ul. Strzelców Kurpiowskich-Modrzewiowa)	2012-2013
54	Rozbudowa i modernizacja systemu transportowego Łomży i okolic I i II etap, w tym: zakup autobusów – 30 szt., przebudowa pętli autobusowych, przebudowa bazy MPK, budowa systemu bezpieczeństwa i informacji, wprowadzenie systemu biletu elektronicznego.	2008-2013
55	Budowa sięgacza ul. Nowogrodzkiej (bud. 202, 204, 204a, 204c, 204d, 204e, 206)	2010
56	Budowa ul. Przemysłowej i Poligonowej	2009-2010
57	Budowa ul. Wallenroda i Pana Tadeusza (kanalizacja i nawierzchnia ulic)	2009
58	Przebudowa Starego Rynku	2009-2010
59	Budowa ulic na terenie byłej bazy WZGS	2009-2010
60	Modernizacja ul. Konstytucji 3 Maja	2010

3.7 System parkowania

W ramach systemu parkowania w Łomży dostępne są:

- miejsca do parkowania przy ulicy,
- miejsca do parkowania na wydzielonych parkingach placowych.

Dodatkowo w systemie parkowania występuje podział na parkowanie płatne i bezpłatne. Obszar objętym płatnym parkowaniem leży w samym centrum miasta, gdzie zlokalizowane są główne urzędy miejskie oraz miejsca handlu i usług. Wysokości opłat za parkowanie oraz sposób ich poboru reguluje uchwała rady miasta³. Obszar strefy (SOP) przedstawiono na rys. 12.

Opłaty za parkowanie pobierane są w dni robocze w godzinach 10:00-17:00. Wysokości stawek opłat za parkowanie są zróżnicowane w zależności od czasu postoju:

- za pierwszą godzinę postoju - 1,50 zł,
- za drugą godzinę postoju - 1,60 zł,
- za trzecią godzinę postoju - 1,70 zł,
- za każdą następną godzinę postoju - 1,40 zł.

Osoby zamieszkujące i pracujące w strefie płatnego parkowania mogą korzystać z abonamentów miesięcznych w wysokości 30zł. Łącznie płatnym parkowaniem objętych jest ok. 1600 m ulic, w tym ok. 260 miejsc parkingowych.

³ Uchwała nr 126/XXIII/03 z dnia 28 listopada 2003 roku ze zmianą w uchwale Rady Miejskiej Łomży Nr 165/XXVII/04 z dnia 25.02.2004r. w sprawie stawek opłat za zajmowanie pasa drogowego dróg na cele niezwiązane z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu oraz o zmianie Uchwały Nr 126/XXIII/03 Rady Miejskiej Łomży z dnia 28.XI 2003r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, opłat za parkowanie oraz zasad ich poboru [Dz. U. Woj. Podl.](#) Nr 22, poz. 458, zm. z 2005r. [Dz. U. Woj. Podl.](#) Nr 173, poz. 1997)).



ys. 12 Granice strefy płatnego parkowania w Łomży

Dochody, jakie są osiągane z funkcjonowania strefy parkowania płatnego w całości są przekazywane na konto środka specjalnego i są przeznaczone na utrzymanie dróg. Biuro SOP działa w strukturze Urzędu Miasta. Mieszkańcy są informowani o przeznaczeniu tych pieniędzy. Dotychczas m.in. wybudowano parking usytuowany w odległości 100m od Starego Rynku na 35 miejsc postojowych i wyremontowano większość ulic w obrębie Strefy. Wprowadzenie opłat za parkowanie w centrum miasta podyktowane było:

- deficytem miejsc parkingowych występującym w ciągu dni roboczych,
- chęcią wymuszenia rotacji pojazdów na miejscach parkingowych i udostępnienia miejsc parkingowych klientom obiektów handlowych,
- chęcią bardziej racjonalnego wykorzystania miejsc parkingowych w najbardziej atrakcyjnym obszarze miasta.

3.8 Transport publiczny

3.8.1 Charakterystyka przewoźników

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

- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (MPK) oraz
- PKS Łomża, która obsługuje połączenia do 62 miejscowości (ok. 260 odjazdów dziennie).

PKS Łomża zapewnia połączenia do 5 miast wojewódzkich:

- Białegostoku (23 odjazdy dziennie),
- Gdańska (2 odjazdy dziennie),

- Lublina (2 odjazdy dziennie),
- Olsztyna (7 odjazdów dziennie),
- Warszawy (26 odjazdów dziennie).

Na podstawie badań ankietowych mieszkańców Łomży (badania w marcu 2004 roku na próbie 396 mieszkańców miasta) stwierdzono, że przeciętnie w ciągu doby 42% podróży pieszych odbywanych jest komunikacją autobusową⁴, 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 pieszych 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 4,3 mln osób, a roczna praca przewozowa wynosi nieco ponad 1,69 mln wozokilometrów, w tym:

- 1,31 mln wozokilometrów (około 78%), w granicach administracyjnych miasta,
- 0,38 mln wozokilometrów (około 22%), poza granicami administracyjnymi miasta.

Należy jednak zauważyć, że w ostatnich latach notuje się spadek liczby przewożonych pasażerów w komunikacji autobusowej w Łomży. Z ok. 7 mln przewożonych pasażerów w roku 2003 do 6,4 mln w roku 2005, 6,0 mln, w roku 2006 i 4,3 mln w roku 2008. Tak znaczne zmniejszenie przewozów (o blisko 40% w 2008 roku w stosunku do roku 2003) świadczy o pogarszaniu się atrakcyjności transportu publicznego w mieście i rosnącej roli samochodów indywidualnych (wzrost motoryzacji). Spadek liczby użytkowników transportu publicznego wymaga zdecydowanych działań władz miasta, które w trybie pilnym powinny podjąć działania zmierzające do zahamowania tego procesu, a następnie zwiększenia roli (liczby przewożonych pasażerów) komunikacji autobusowej, do poziomu lat ubiegłych.

⁴ pozostałe 56% podróży odbywanych jest samochodami a 2% podróży rowerami.



Rys. 13 Przewozy w komunikacji autobusowej w Łomży w latach 2003-2008

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 powierzą Miastu Łomża prawa i obowiązki związane ze świadczeniem usług w zakresie lokalnego transportu publicznego, w tym określaniu 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 108 osób (w przeliczeniu na pełne etaty), w tym:

- 20 na stanowiskach nierobotniczych (około 18 % ogólnego stanu zatrudnienia),
- 65 kierujących autobusami (około 60%),
- 10 pracowników zaplecza (około 9%),
- 13 pracowników warsztatów naprawczo-remontowych (około 12%).

W stosunku do roku 2004 zatrudnienie zmniejszyło się o 24 etaty (o 18%). Zwiększył się także udział kierowców z 55 do 60%.

W 2008 r. wpływy ze sprzedaży biletów były na poziomie 4,504 mln zł, a wielkość dotacji budżetowej ze strony miasta wyniosła – 2,956 mln zł. Łączne wpływy z biletów i reklam wyniosły ok. 4,628 mln. Oznacza to, że:

- poziom subsydiowania funkcjonowania działalności MPK stanowi 64% poziomu wpływów ze sprzedaży usług przewozowych i reklam (zwiększył się z 50% w roku 2004), a
- przeciętny wpływ z biletu wynosi 1,07 groszy, przy dotacji do biletu na poziomie 69 groszy (tabela. 4).

Tabl. 4 Wpływy z biletów MPK w Łomży (rok 2008)

Liczba pasażerów w skali roku	4 307 000
Wpływy z biletów i reklam	4 628 000 zł
Wpływ z biletów w przeliczeniu na pasażera	1,07 zł
Dotacja do biletu	0,69 zł

3.8.2 Układ i liczba linii autobusowych

W Łomży funkcjonuje 13 linii autobusowych o łącznej długości wynoszącej 168 km, w tym:

- 7 linii obsługujących wyłącznie tereny położone w granicach miasta,
- 6 linii obsługujących tereny położone w granicach miasta i równocześnie wybrane obszary strefy podmiejskiej (dojazdy do Marianowa, Pniewa, Nowogrodu, Giełczyzna, Konarzyc i Niwkowa).

Przeciętna prędkość eksploatacyjna wynosi 18,9 km/godz.

Niemal wszystkie linie (oprócz linii nr 11) przebiegają przez Pl. Kościuszki, stanowiący główny węzeł lokalnego transportu publicznego w mieście. Trasy linii autobusowych przebiegają niemal wyłącznie ulicami wyznaczającymi podstawowy układ komunikacyjny miasta: Al. Legionów (11 linii), Al. Piłsudskiego (7-10 linii), ul. Poznańska (5 linii), ul. Wojska Polskiego (4-7 linii), ul. Zawadzka (4 linie), Szosa Zambrowska (5 linii). Układ tras linii autobusowych w Łomży przedstawiono poniżej.

LINIA 1

W. S. AGROBIZNESU - Poznańska - Al. Legionów - Al. Piłsudskiego - Zawadzka - Sikorskiego - Al. Legionów - Pl. Kościuszki - Zjazd - Piątnica - MARIANOWO

LINIA 2

(FADOM-) W.S.AGROBIZNESU - Poznańska - Al. Legionów - Polowa - Giełczyńska - Stary Rynek - Rządowa - Pl. Kościuszki - Wojska Polskiego - W.S.AGROBIZNESU (- FADOM)

LINIA 4

W. S. AGROBIZNESU - W. Polskiego - Poznańska - Al. Legionów - Pl. Kościuszki - St. Rynek - Giełczyńska - Sz. Zambrowska - Sikorskiego - Zdrojowa - Stara Łomża - BONA (- Siemień - Rybno - PNIEWO)

LINIA 5

PRZYKOSZAROWA - Zawadzka - Szosa Zambrowska - Stary Rynek - Pl. Kościuszki - Al. Legionów - Sikorskiego - Spokojna - Al. Piłsudskiego - PRZYKOSZAROWA

LINIA 6

W. S. AGROBIZNESU - W. Polskiego - Spokojna - Al. Piłsudskiego - - Zawadzka - Sybiraków - Kazańska - Szosa Zambrowska - Giełczyńska - Rządowa - Pl. Kościuszki (Jantar) - Zjazd - Rybaki - Sikorskiego - Szosa Zambrowska - Al. Piłsudskiego - Kazańska - Sybiraków - Zawadzka - Al. Piłsudskiego - Spokojna - W. Polskiego - W. S. AGROBIZNESU

LINIA 8

NOWOGRODZKA (TARGOWICA) - Sikorskiego - Wojska Polskiego - Pl. Kościuszki - Stary Rynek - Szosa Zambrowska - Al. Piłsudskiego - Al. Legionów - Polowa - Rządowa - Pl. Kościuszki - Wojska Polskiego - Sikorskiego - NOWOGRODZKA (TARGOWICA)

LINIA 9

PRZYKOSZAROWA - Al. Piłsudskiego - Al. Legionów - Pl. Kościuszki - Wojska Polskiego - Sikorskiego - Nowogrodzka - Kupiski - Mątewica - NOWOGRÓD

LINIA 9G

PL. KOŚCIUSZKI - Al. Legionów - Szosa do Mężenina -Zawady – GIEŁCZYN

LINIA 10

GRABÓWKA - Nowogrodzka - Pl. Kościuszki - Stary Rynek - Polowa - Al. Legionów - Al. Piłsudskiego - Szosa Zambrowska - Rządowa - Pl. Kościuszki - Nowogrodzka – GRABÓWKA

LINIA 11

FABRYKA MEBLI - Poznańska - Al. Legionów - Al. Piłsudskiego - Szosa Zambrowska - Sikorskiego - Zawadzka - Al. Piłsudskiego - Al. Legionów - Poznańska - FABRYKA MEBLI

LINIA 12

JEDNACZEWO - Grobla Jednaczewska - Pl. Kościuszki - Stary Rynek - Polowa - Al. Legionów - Sikorskiego - Zawadzka - Al. Piłsudskiego - Al. Legionów - KONARZYCE (- Boguszyce - CZAPLICE)

LINIA 13

W. S. AGROBIZNESU - Bawełna - Poznańska - Al. Piłsudskiego - Szosa Zambrowska - Stary Rynek - Pl. Kościuszki - W. Polskiego - W. S. AGROBIZNESU

LINIA 15

W. S. AGROBIZNESU - Poznańska - Al. Legionów - Pl. Kościuszki - Zjazd - Piątnica - Kalinowo - Drozdowo - Niewodowo - Rakowo - KRZEWO (- Kossaki - Bronowo - Niwkowo).

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, co jest związane głównie ze zwiększonym zapotrzebowaniem na tabor oraz zwiększonym zużyciem paliwa. System taki ze względu na liczbę i układ linii jest także mniej czytelny dla osób przyjezdnych. Zazwyczaj ujemnym skutkiem tak zbudowanego układu linii autobusowych jest także dłuższy czas jazdy pasażerów.



Rys. 14 Układ linii autobusowych na tle sieci drogowej Łomży
(źródło: www.lomza)

3.8.3 Dostępność przystanków

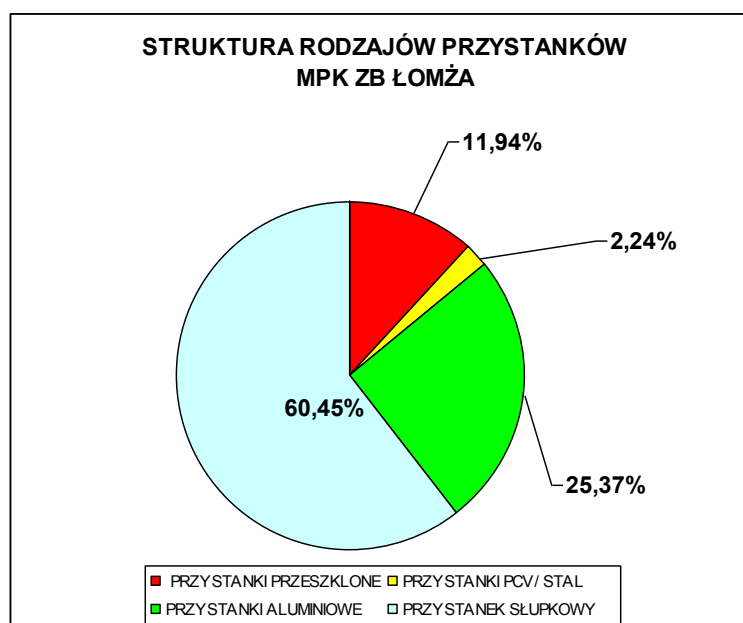
W układzie komunikacji autobusowej obsługiwanej przez MPK funkcjonują 134 przystanki. Liczba oraz rozmieszczenie przystanków jest dostosowana do zagospodarowania przestrzennego obsługiwanych obszarów miasta, co oznacza zadawalającą dostępność układu komunikacyjnego dla użytkownika.

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 autobusową wynosi ok. 300m.

Standard wyposażenia przystanków jest dość zróżnicowany, chociaż generalnie stanowi jeden z poważniejszych mankamentów transportu publicznego 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 jezdni w obrębie zatok przystankowych;
- brak nowoczesnych systemów informowania pasażerów.

Przystanków bez wiaty (tzw. słupkowych) jest aż 60,5%. Pozostałe są wyposażone w różnego typu wiaty (przeszkłone, PCV/stalowe i aluminiowe). Strukturę przystanków pod względem wyposażenia w wiaty przedstawiono na rys. 15.



Rys. 15 Struktura rodzajów przystanków MPK w Łomży (dane z 31.12.2008r)

Szczególne znaczenie dla funkcjonowania systemu transportu publicznego 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 dużych 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 pieszym;
- brak możliwości bezpiecznego pozostawienia rowerów.

3.8.4 Częstotliwość kursowania

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 (5-6 wozów/godz.) częstotliwości w godzinach szczytu i (1–5 wozów/godz.) w godzinach pozaszczytowych;
- 1 linię (nr 2) o przeciętnej (3–4 wozy/godz. w godzinach szczytu i ok. 2 wozy/godz w godzinach pozaszczytowych) częstotliwości kursowania wozów w ciągu całego dnia;
- 1 linię (nr 6) o przeciętnej (2–3 wozy/godz.) częstotliwości kursowania autobusów w godzinach szczytu i bardzo niskiej (0–1 wóz/godz.) częstotliwości w godzinach pozaszczytowych;
- linie pozostałe, o niskich częstotliwościach kursowania autobusów w ciągu całego dnia (do 2 wozów/godzinę a nawet rzadziej niż 1 wóz/godzinę).

Linie nr 8 i 10, o najwyższej częstotliwości kursowania wozów w dni powszednie, soboty i niedziele, są liniami obsługującymi wyłącznie rejony położone w granicach miasta. 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 dużą część jego mieszkańców. Na podkreślenie zasługuje staranie MPK do zapewnienia na tych liniach rytmicznej obsługi, tzn. zachowania równych odstępów czasu między przyjazdami wozów na przystanki.

Rozkłady jazdy na czterech liniach (nr 6, 9G, 11, 12) 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 realizowane przez autobusy niskopodłogowe. Autobusy niskopodłogowe funkcjonują na liniach: 2, 8, 10, zasadniczo jeden pojazd w każdej godzinie.

3.8.5 System taryfowy

System taryfowy obejmuje:

- bilety jednorazowe, sześcioprzejazdowe, miesięczne na jedną, dwie bądź wszystkie linie (normalne i ulgowe), uprawniające do przejazdów w granicach administracyjnych miasta (w strefie miejskiej),
- bilety jednorazowe oraz miesięczne (normalne i szkolne), uprawniające do korzystania z linii podmiejskich (w strefie zamiejskiej).

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

- bilety jednorazowe:

- normalny: 2,10 zł,
- ulgowy: 1,05 zł,
- bilety miesięczne:
 - na jedną linię: 66 zł – bilet normalny, 33 zł – bilet ulgowy (około 31 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),
 - na dwie linie: 72 zł – bilet normalny, 36 zł – bilet ulgowy (około 34 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),
 - na wszystkie linie: 76 zł – bilet normalny, 38 zł – bilet ulgowy (około 36 razy więcej niż cena biletu jednorazowego),
- bilety abonamentowe (koszt jednego przejazdu stanowi 95% biletu jednorazowego) uprawniające do 6 przejazdów:
 - normalny: 12,00zł (zakupiony u kierowcy 12,30 zł),
 - ulgowy: 6,00 zł (zakupiony u kierowcy 6,30 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 5 kategorii osób uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych, oraz 14 kategorii osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych.

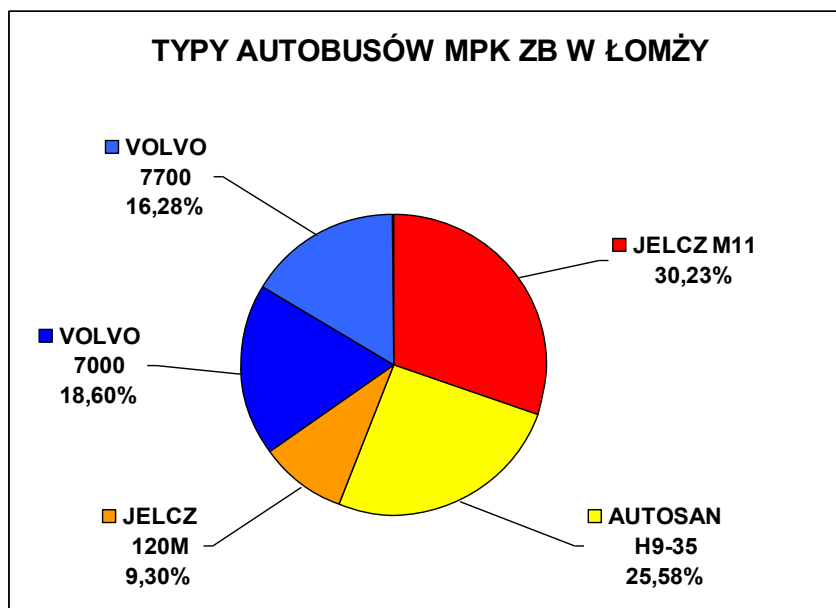
Poziom cen biletów uprawniających do korzystania z linii obsługujących strefę podmiejską jest zróżnicowany i zależy od trasy przejazdu oraz rodzaju biletu (normalny/szkolny). Cena biletów normalnych jednorazowych w strefie zamiejskiej kształtuje się w granicach 2,80-8,40zł, (miesięczne normalne od 60 zł do 140 zł), natomiast bilety szkolne jednorazowe 1,40-7,00 zł (miesięczne szkolne od 50 do 120 zł).

Opłata dodatkowa za jazdę bez ważnego biletu wynosi 105 zł, natomiast opłata dodatkowa za przewożenie przedmiotów przekraczających wymiar 60x40x20 cm lub zwierząt bez ważnego biletu wynosi 42 zł.

3.8.6 Tabor komunikacyjny i jego wykorzystanie

Według stanu na dzień 31.12.2008 r. MPK w Łomży dysponuje 43 autobusami 5 typów:

- 13 autobusów Jelcz M-11,
- 11 autobusów Autosan H 9-35,
- 8 autobusów Volvo 7000,
- 7 autobusów Volvo 7700,
- 4 autobusy Jelcz 120.

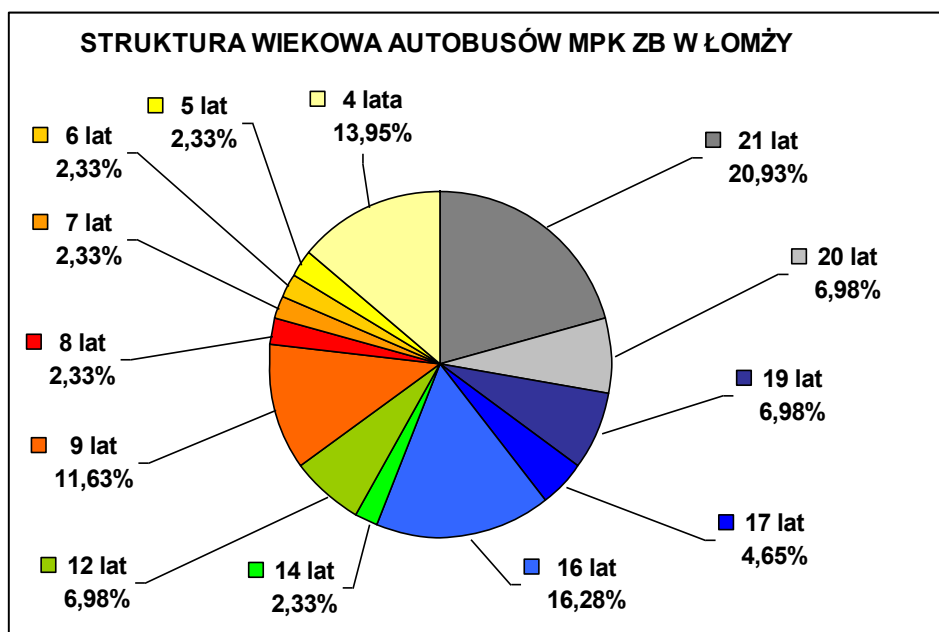


Rys. 16 Typy autobusów w MPK w Łomży
(dane z 31.12.2008r)

Wśród autobusów eksploatowanych przez MPK dominują wozy stare, używane przez co najmniej 15 lat (łącznie 24 wozy – 56% stanu inwentarzowego). 16% autobusów jest nowych (nie starszych niż 5 lat). Struktura wiekowa taboru autobusowego jest następująca:

- 24 wozy w wieku powyżej 15 lat,
- 4 wozy w wieku 10-15 lat,
- 8 wozów w wieku 7-9 lat,
- 7 wozów w wieku poniżej 5 lat.

Oznacza to, że średni wiek taboru autobusowego eksploatowanego przez MPK w Łomży zwiększa się (tabor się starzeje) i wynosi obecnie 13,9 lat (w roku 2004 – 12 lat).



Rys. 17 Struktura wieku autobusów MPK w Łomży
(dane z 31.12.2008r)

Do obsługi komunikacji średnio w dobie wykorzystywanych jest 30 autobusów. Wskaźnik wykorzystania taboru komunikacyjnego jest dość niski i wynosi około 70%. Wynika to z faktu, że ok. 56% taboru stanowią autobusy, które mają 16 i więcej lat (w tym ok. 21 % stanowią autobusy mające powyżej 20 lat). Autobusy te są często niesprawne i wymagają ciągłych napraw. Dodatkowo żaden z tych autobusów nie spełnia podstawowych norm zanieczyszczenia środowiska.

3.8.7 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 administracyjny jest po remoncie.

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.

3.8.8 Informacja dla pasażerów

Z punktu widzenia jakości transportu publicznego 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. Funkcjonuje także telefoniczny punkt informacyjny MPK. Korzystający z

transportu publicznego mogą także korzystać z nowoczesnej formy przekazu informacji - za pomocą sieci internet.

Na stronie www.um.lomza.pl dostępne są m.in.:

- rozkłady jazdy autobusów (miejski i zamiejski),
- trasy linii autobusowych,
- tabele opłat i cenniki biletów,
- regulamin przewozów,
- wykaz uprawnionych do ulg,
- informacja o MPK.

3.9 Ruch pieszy i rowerowy

Miasto Łomża posiada obecnie tylko ok. 2,5 km wydzielonych dróg dla rowerów. Wydzielone drogi dla rowerów występują w ciągu ul. Zambrowskiej, ul. Poznańskiej oraz w ciągu ulic Grobla Jednaczewska i Nadnarwiańska oraz Zamiejskiej. W ramach RPO WP (w ramach zadania „Usprawnienia drogowych połączeń regionalnych w granicach Łomży...”)

planowane są ścieżki rowerowe wzdłuż Al. Legionów, ul. Piłsudskiego i ul. Spokojnej. Prócz ścieżek planowych w ramach RPO miasto posiada również gotowe projekty dróg dla rowerów wzdłuż istniejących ulic. Są to między innymi: odcinek ul. Zambrowskiej (podłączenie do ul. Sikorskiego), ul. Kierzkowa, ul. Wojska Polskiego, ul. Poznańska – sięgacz oraz droga dla rowerów nad Narwią i dalej w ciągu ul. Zjazd w kierunku Piątnicy.

Przez Łomżę przebiega międzynarodowy szlak dla rowerów EuroVelo 11. Zgodnie z opracowaniem, zamówionym przez Europejską Federację Cyklistów (**European Cyclists Federation**) i wykonanym w 1999 roku szlak EuroVelo 11 (Szlak Europy Wschodniej) ma na polskim odcinku następujący przebieg: Piwniczna-Nowy Sącz-Zabrzeż-Mszana Dolna-Kasina Wielka-Wieliczka-Kraków-Sandomierz-Puławy-Warszawa-Wyszaków-Ostrów Mazowiecki-Łomża-Pisz-Giżycko-Olecko-Suwałki-Ogrodniki. Cały szlak EuroVelo 11 (Szlak Europy Wschodniej) łączy Norwegię, Finlandię, Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, obszar byłej Jugosławii, Macedonię i Węgry. Biegnie z Aten przez Skopje, Belgrad, Kraków, Warszawę, Wilno, Rygę, Tallin, Helsinki na Nordkapp.

Na terenie Łomży międzynarodowy szlak rowerowy (EuroVelo 11) biegnie wzdłuż ul. Rybaki-Zamiejskiej-Grobla Jednaczewska i Nadnarwiańska. Szczegółowy schemat istniejących i planowych dróg dla rowerów na terenie miasta Łomża zamieszczony jest na rys. 18.

Wyniki badania ankietowego zachowań komunikacyjnych mieszkańców Łomży wskazują, że udział ruchu rowerowego w podróżach mieszkańców wynosi 2%. Biorąc pod uwagę wielkość miasta i jego ukształtowanie udział ten należy uznać za niewielki. Powodem takiego stanu rzeczy jest przede wszystkim brak infrastruktury rowerowej (brak ścieżek rowerowych i miejsc przystosowanych do bezpiecznego parkowania rowerów). Brak jest także w Łomży spójnego programu rozwoju ruchu rowerowego.

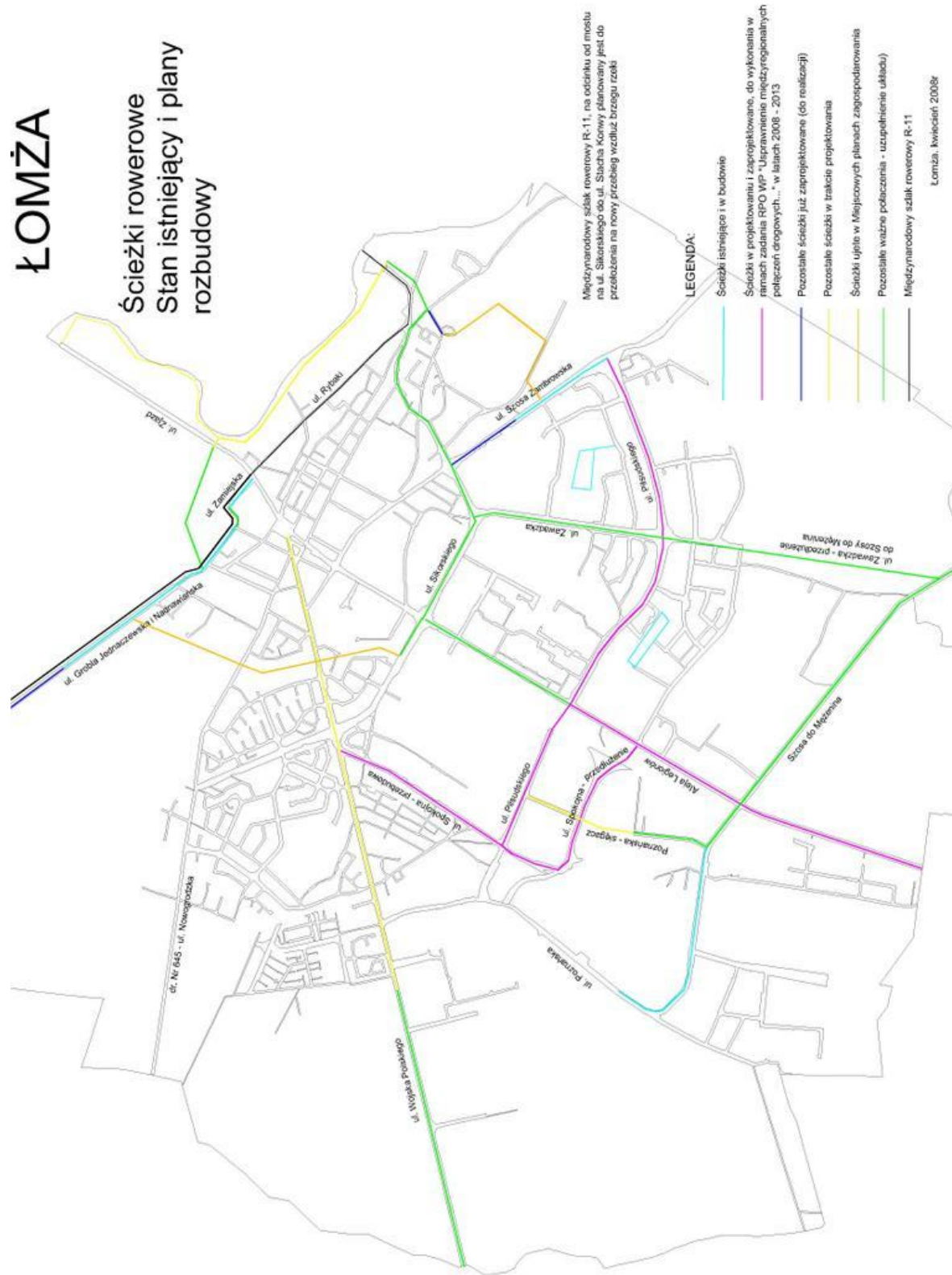
Dość duży udział podróży wykonywanych w Łomży stanowią podróże piesze. Badanie ankietowe zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta (wykonane w roku 2004) ujawniło bardzo duży odsetek podróży pieszych:

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

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

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

Obecnie w obszarze śródmiejskim miasta dąży się do stwarzania przestrzeni miejskiej atrakcyjnej dla pieszego (nawierzchnie jezdni i chodników na tej samej wysokości tworzące wspólny ciąg pieszo jezdny gdzie ruch jak i prędkość pojazdów, które pojawiają się tam incydentalnie jest mocno ograniczony np. ul. Farna, Długa. Kierunki zmian jakie zachodzą w centrum Łomży w zakresie przebudowy/modernizacji ulic np. ul. Długa są zgodne z polityką zrównoważonego transportu, należy zatem uznać je za słuszne i godne stosowania także na innych ulicach zlokalizowanych w centrum miasta.



Rys. 18 Schemat systemu dróg rowerowych w Łomży
(źródło: www.lomza.pl)

3.10 Stan bezpieczeństwa ruchu

Analiza przeprowadzona na podstawie danych z okresu 2006-2008 wskazuje na dość dobry poziom bezpieczeństwa ruchu w mieście. W okresie 3 lat odnotowano łącznie 180 wypadków i 2590 kolizji. Wypadkach odnotowano 6 ofiar śmiertelnych (po dwie w każdym roku) i 227 osób rannych.

W ciągu 3 ostatnich lat najwięcej wypadków drogowych na terenie miasta zanotowano w roku 2006 - 64 wypadki. W roku 2007 zanotowano spadek liczby wypadków do 59 (o 8% w stosunku do roku 2006) a w roku 2008 zmniejszenie do poziomu 57 wypadków (o 3% w stosunku do roku 2007).

Jednak z punktu widzenia ciężkości wypadków najgorszym był rok 2008. Odnotowano wówczas 2 ofiary śmiertelne i 93 osoby ranne (o 60% więcej ! w stosunku do najlepszego pod tym względem roku 2007).

Tabl. 5 Liczba i ciężkość zdarzeń drogowych w Łomży w okresie 2006-2008

Rok	Wypadki	Kolizje	Ranni	Zabici
2006	64	799	76	2
2007	59	911	58	2
2008	57	880	93	2

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.

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.

Zdecydowanie największe zagrożenie ma miejsce na al. Legionów (w okresie 3 lat 37 wypadków i 580 kolizji). Na ul. Wojska Polskiego w tym samym okresie odnotowano 23 wypadki i 208 kolizji, na ul. Sikorskiego odnotowano 22 wypadki i 217 kolizji a na ul. Piłsudskiego 14 wypadków i 220 kolizji. Szczegółowe zestawienie przedstawiono w poniższych tabelach.

Tabl. 6 Ulice o największej liczbie wypadków w okresie 2006-2008

l.p.	Odcinek ulicy	Liczba wypadków			
		2006	2007	2008	Razem
1	Al. Legionów	10	12	15	37
2	Ul. Szosa Zambrowska	1	7	1	9
3	Ul. Piłsudskiego	2	6	6	14
4	Ul. Sikorskiego	10	6	6	22
5	Ul. Wojska Polskiego	11	5	7	23
6	Ul. Giełczyńska	0	4	5	9
7	Ul. Nowogrodzka	1	4	1	6
8	Ul. Zawadzka	3	2	2	7
9	Pl. Kościuszki	2	1	0	3

Tabl. 7 Ulice o największej liczbie kolizji w okresie 2006-2008

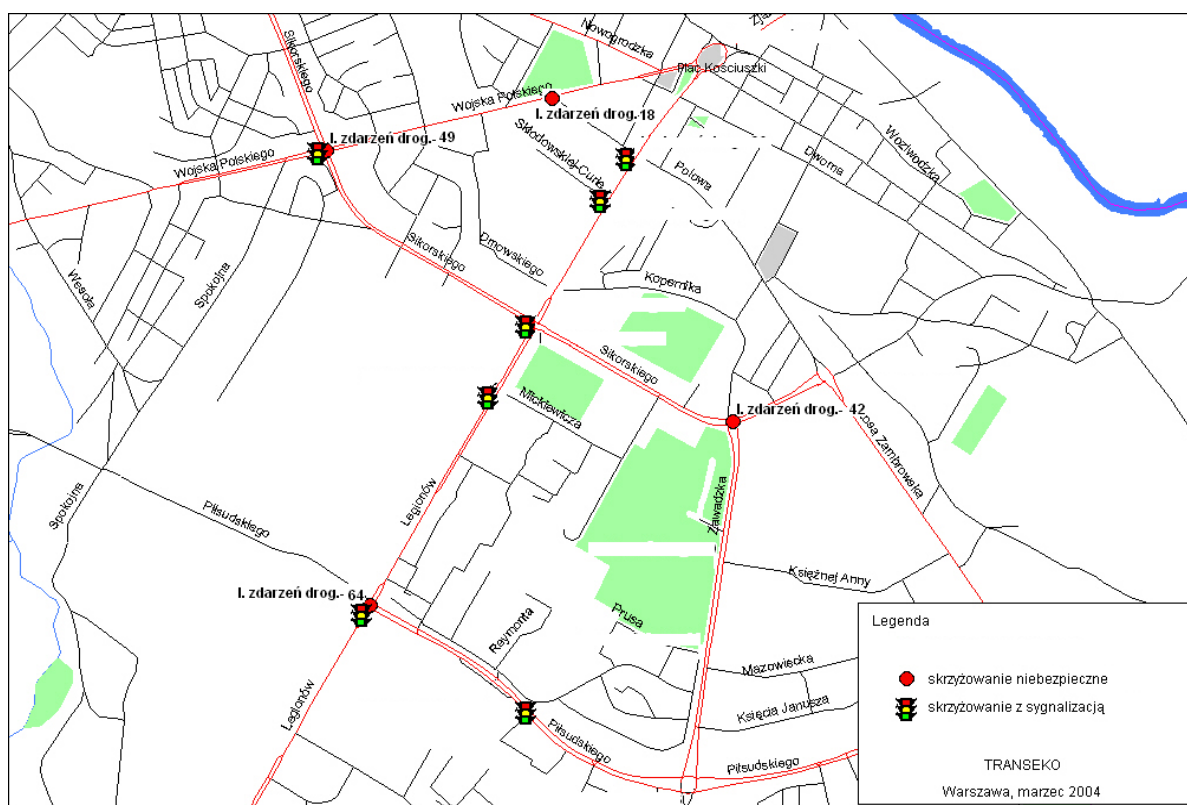
l.p.	Odcinek ulicy	Liczba kolizji			
		2006	2007	2008	Razem
1	Al. Legionów	175	200	205	580
2	Ul. Szosa Zambrowska	27	22	23	72
3	Ul. Piłsudskiego	74	74	72	220
4	Ul. Sikorskiego	70	72	75	217
5	Ul. Wojska Polskiego	77	71	60	208
6	Ul. Giełczyńska	5	6	6	17
7	Ul. Nowogrodzka	25	22	17	64
8	Ul. Zawadzka	22	34	30	86
9	Pl. Kościuszki	39	33	26	98

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 2006-2008) najbardziej niebezpiecznymi skrzyżowaniami w Łomży są:

- skrzyżowanie ul. Legionów/Piłsudskiego (5 wypadków i 59 kolizji),
- skrzyżowanie ul. Sikorskiego/Wojska Polskiego (5 wypadków/44 kolizje),
- skrzyżowanie ul. Sikorskiego/Zawadzka (5 wypadków i 37 kolizji),
- skrzyżowanie Wojska Polskiego/Polowa (5 wypadków/13 kolizji).

Tabl. 8 Zestawienie skrzyżowań pod względem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Skrzyżowanie	2006		2007		2008		Razem 2007-2008	
	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje	wypadki	kolizje
Plac Kościuszki	0	13	1	33	0	26	1	72
Al. Legionów – Sikorskiego	1	14	0	25	1	21	2	60
Al. Legionów – Dworcowa	1	9	2	8	1	12	4	29
Al. Legionów - Piłsudskiego	1	15	1	19	3	25	5	59
Al. Legionów – Polowa	1	8	1	7	2	16	4	31
Piłsudskiego – Zawadzka	0	10	1	9	0	6	1	25
Sikorskiego – Zawadzka	3	14	1	12	1	11	5	37
Sikorskiego-Szosa Zambrowska	1	17	1	37	0	19	2	73
Sikorskiego - Wojska Polskiego	2	17	0	14	3	13	5	44
Wojska Polskiego – Polowa	3	8	1	4	1	1	5	13
Wojska Polskiego-Poznańska	0	5	0	3	0	2	0	10



Rys. 19 Lokalizacja najniebezpieczniejszych skrzyżowań w Łomży.

4 ANALIZA TYPU SWOT

4.1 Silne i słabe strony

Najważniejsze mocne strony systemu transportowego Łomży to:

1. **Uchwalona i realizowana** od 2004 roku (w ramach Zintegrowanego programu gospodarki transportowej dla miasta Łomży) polityka transportowa miasta zgodna z zasadą zrównoważonego rozwoju.
2. **Rozwinięta i czytelna** (w przeważającej części promienisto-obwodowa) **sieć uliczna**, wiążąca centrum miasta z osiedlami mieszkaniowymi i układem dróg o znaczeniu krajowym i regionalnym.
3. **Bardzo duży odsetek podróży odbywanych pieszo**, zarówno w ciągu doby, jak też godzin szczytowego ruchu komunikacyjnego (ponad 50%).
4. **Duże znaczenie komunikacji autobusowej** w obsłudze podróży wewnątrz miasta i podróży dojazdowych do miasta (40% podróży niepieszych).
5. **Dobra dostępność do komunikacji autobusowej** wyrażana dużą częstotliwością kursowania pojazdów na głównych liniach obsługujących śródmieście oraz liczbą i usytuowaniem przystanków.
6. **System płatnego parkowania** w centralnym obszarze miasta.
7. Rezerwy terenu pod rozbudowę infrastruktury drogowo- ulicznej.
8. Sprecyzowany w WPI na lata 2008-2013 program rozwoju infrastruktury komunikacyjnej.
9. 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. **Niewystarczająca hierarchizacja sieci drogowej**. Wiele ulic spełnia jednocześnie funkcję dróg lokalnych, podmiejskich i dróg obsługujących ruch o dalekim zasięgu.
3. **Transport materiałów niebezpiecznych głównymi ulicami miasta**.
4. **Brak nowoczesnego systemu zarządzania ruchem komunikacji indywidualnej i transportu publicznego** stwarzającego możliwość sterowania sygnalizacją w dostosowaniu do natężenia ruchu, udzielania priorytetu autobusom komunikacji miejskiej, monitorowania ruchu, szybkiego przeciwdziałania w przypadku awarii elementów systemu, powstania utrudnień w ruchu, kolizji itp., nowoczesnego przekazywania informacji użytkownikom systemu (tablice o zmiennej treści, internet itp.).
5. **Niezadawalający stan podstawowej sieci ulicznej** – pod względem nośności i stanu nawierzchni, także jeśli chodzi o odcinki ulic (i pasy ruchu) po których prowadzona jest komunikacja autobusowa.
6. **Brak urządzeń dla ruchu rowerowego, w tym spójnego systemu dróg rowerowych i parkingów rowerowych** (szczególnie w centrum miasta).
7. **Brak pasażerskich połączeń kolejowych**.
8. **Marginalny udział przewoźników prywatnych w przewozach zbiorowych** (taksówki).
9. **Brak możliwości obsługi lotniczej** w przypadkach awaryjnych – brak lotniska sportowo-sanitarne.

10. **Zły stan techniczny infrastruktury transportu publicznego** (autobusy, pętle, przystanki, zajezdnie).

4.2 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:

1. Położenie miasta w międzynarodowym korytarzu transportowym TEN 1.
2. Usytuowanie miasta na ważnym szlaku turystycznym z Warszawy na Jeziora Mazurskie i Suwalszczyznę, a tym samym wysoka ranga układu dróg krajowych i wojewódzkich.
3. Położenie w obszarze „Zielonych Płuc Polski” i tym samym możliwość wykorzystania walorów przyrodniczych dla rozwoju turystyki.
4. Integracja europejska i członkostwo Polski w UE, dające możliwość uzyskania środków finansowych na podniesienie standardu podstawowego korytarza transportowego – drogi nr 61 oraz budowy obwodnicy miasta.
5. Możliwość dofinansowania ze środków UE przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu, w tym transportu publicznego.

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

1. Brak ostatecznych decyzji dot. polityki transportowej państwa i strategii jej wdrażania.
2. Brak konstruktywnej współpracy administracji rządowej i samorządowej różnych szczebli. W szczególności dotyczy to transportu publicznego, a zwłaszcza jego finansowania.
3. Luki w instrumentach prawnych i nieuporządkowane przepisy (np. brak ustawy o transporcie publicznym).
4. Dalszy wzrost natężeń ruchu samochodowego.
5. Brak decyzji dotyczących rozwoju korytarza TEN 1, także jeśli chodzi o włączenie drogi krajowej nr 61 i wojewódzkiej nr 677 do planu rozwoju dróg ekspresowych.
6. Brak powiązań Łomży z systemem pasażerskich połączeń kolejowych – ograniczenie dostępności.
7. Brak komunikacji lotniczej – ograniczenie dostępności.

Wśród najważniejszych szans w skali regionalnej i lokalnej należy wymienić:

1. Zainteresowanie opinii publicznej usprawnieniem i rozwojem transportu, zwłaszcza w związku z postępującym zatłoczeniem dróg i akceptacja społeczna dla wprowadzania takich rozwiązań, jak ograniczenie dostępu samochodów do wybranych rejonów centrum miasta czy system płatnego parkowania.
2. Występujące rezerwy przepustowości stosunkowo dobrze wykształconego układu drogowego miasta.
3. Zainteresowanie gmin ościennych współpracą w zakresie obsługi komunikacją autobusową.
4. 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).

5. Aktywność władz miasta w pozyskiwaniu środków z funduszy zagranicznych (autobusy niskopodłogowe, przygotowania do pozyskania funduszy z okresu 2007-2013).

Wśród najważniejszych zagrożeń w skali regionalnej i lokalnej należy wymienić:

1. Powiązania miasta z regionem i krajem wyłącznie komunikacją autobusową (brak pasażerskich połączeń w transporcie kolejowym).
2. Pogarszanie się stanu technicznego dróg – pogłębianie zaległości w utrzymaniu.
3. Przedłużanie kryzysowej sytuacji związanej z ukształtowaniem węzła dróg krajowych w Łomży (trasy obwodowe).
4. Znacząca dekapitalizacja majątku przedsiębiorstwa MPK (stan taboru autobusowego oraz zaplecza technicznego).
5. Rosnące zanieczyszczenie powietrza i hałas pochodzący od transportu.
6. Brak zdecydowanego postępu w zakresie poprawienia się stanu bezpieczeństwa ruchu (utrzymująca się duża liczba kolizji drogowych).

5 POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA ŁOMŻY

5.1 Warianty polityki transportowej

Przy tworzeniu polityki transportowej dla miasta Łomży rozważono szereg możliwych wariantów. Wzięto pod uwagę wyniki dotychczasowych prac studialnych i projektowych na temat kierunków możliwych zmian w systemie transportowym i środków ich realizacji oraz doświadczenia innych miast polskich oraz doświadczenia międzynarodowe. Zidentyfikowano cztery możliwe strategie postępowania:

- ograniczonej ingerencji w funkcjonowanie systemu transportowego, co oznacza pozostawienie możliwości stosunkowo swobodnego kształtowania zarówno systemu transportu indywidualnego, publicznego oraz transportu towarów;
- znacznego ograniczania możliwości wykorzystywania samochodów w podróżach po mieście i do miasta, włącznie z restrykcjami dla ruchu towarowego (idea „miasta bez samochodu”), a w konsekwencji intensywniejszego niż dotychczas rozwoju systemu transportu publicznego, dróg rowerowych i stref ruchu pieszego;
- pozostawienia swobody w korzystaniu z samochodów indywidualnych, stworzenie możliwości dla nieograniczonej motoryzacji, a w konsekwencji ograniczenie rozwoju systemu transportu publicznego;
- zrównoważonego rozwoju systemu transportowego miasta, z dostosowaniem zasad korzystania z transportu indywidualnego, publicznego oraz sposobu obsługi ruchu towarowego do odpowiedniej strefy miasta.

5.2 Analiza wariantów polityki transportowej

Przyjęto założenie, że w Łomży będzie realizowana strategia transportowa, a zatem nie będzie możliwy scenariusz zakładający swobodne, nieplanowe rozwijanie się miasta. Trzy pozostałe scenariusze rozwoju systemu transportowego Łomży:

- scenariusz 1 - znacznego ograniczania możliwości wykorzystywania samochodów w podróżach po mieście i do miasta („idea miasta bez samochodu”),
- scenariusz 2 - pozostawienia swobody w korzystaniu z samochodów indywidualnych (tzw. car free city’),
- scenariusz 3 - zrównoważonego rozwoju systemu transportowego miasta,

poddano analizom z zastosowaniem modelu ruchu. W modelu ruchu uwzględniono podróże tranzytowe i źródłowo-docelowe w stosunku do Łomży (dane opracowane na podstawie Krajowego Modelu Ruchu GDDKiA) oraz wewnętrzne (opracowane na podstawie danych programowo-przestrzennych miasta).

Model ruchu został wykorzystany do wykonania prognoz ruchu dla docelowego rozwoju systemu transportowego miasta dla godziny ruchu szczytowego (szczyt popołudniowy). Zastosowano klasyczną metodę modelowania ruchu obejmującą 4 fazy obliczeń:

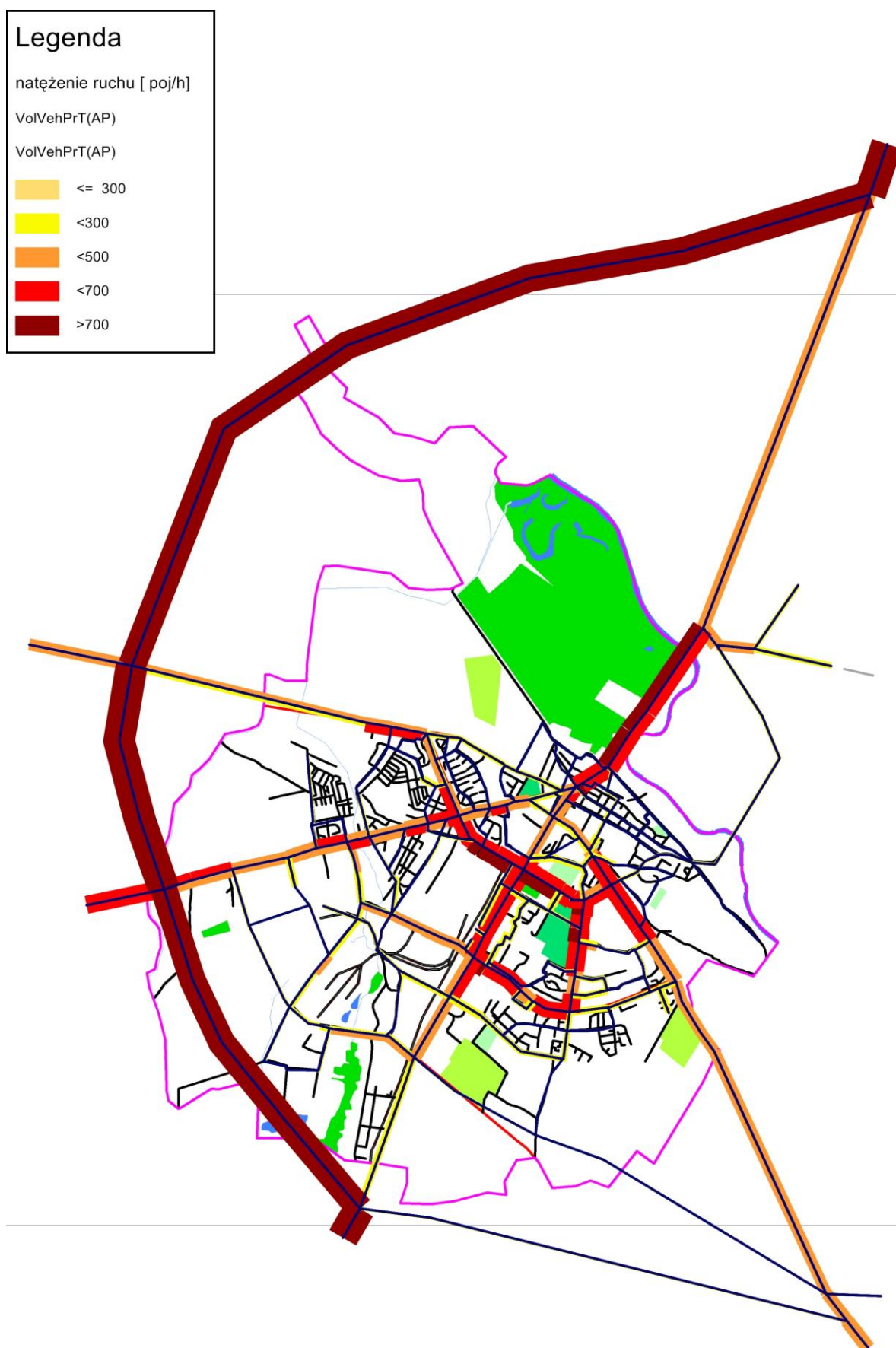
- generację ruchu zewnętrznego i wewnętrznego w rejonach komunikacyjnych miasta,
- podział na motywacje podróży i środki podróżowania;
- rozkład przestrzenny ruchu zewnętrznego i wewnętrznego pomiędzy rejonami komunikacyjnymi miasta (liczony modelem grawitacyjnym);
- obciążenie modeli sieci drogowo-ulicznej więzami ruchu i określenie wielkości potoków ruchu.

Na potrzeby budowy modelu ruchu miasto podzielono na 27 rejonów wewnętrznych (z uwzględnieniem miejscowości Piątnica) odpowiadających za generację i absorpcję ruchu. Podział miasta na rejony komunikacyjne wykonano na podstawie:

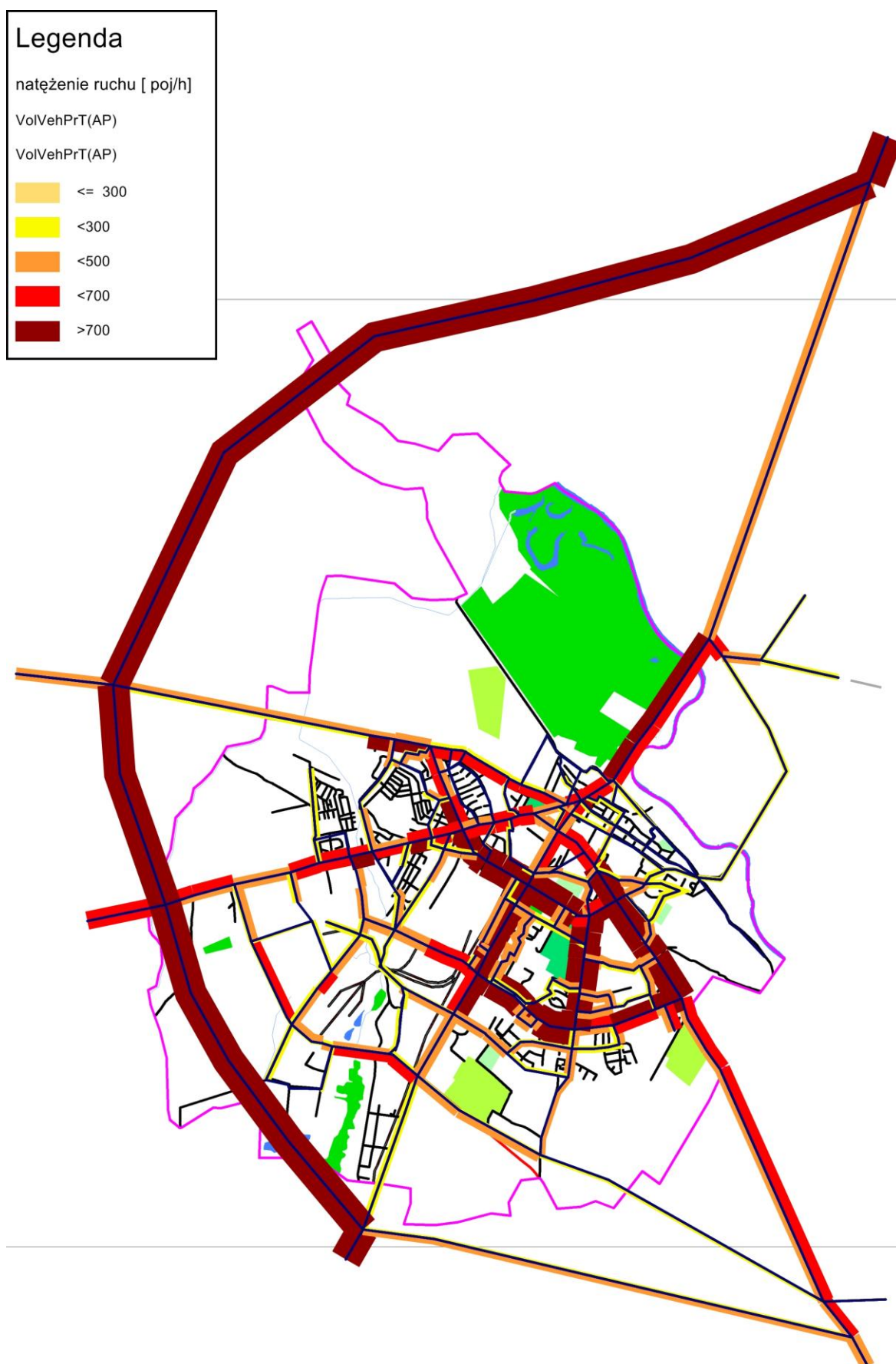
- danych o zagospodarowaniu przestrzennym (istniejącym i planowanym),
- danych demograficznych dla miasta Łomży.

Do rozkładu ruchu na sieć drogowo-uliczną wykorzystano komputerowy model sieci. Ponieważ w modelu odwzorowywane są rzeczywiste warunki ruchu na ulicach, bo to one determinują zachowania kierowców, istotnym elementem są w nim funkcje opisujące zależności pomiędzy wielkością potoku ruchu a prędkością przejazdu dla różnych typów ulic. Do rozkładu więźby ruchu na sieć zastosowano iteracyjną metodę "equilibrium assignment" w połączeniu z przyrostowym nakładaniem ruchu na sieć.

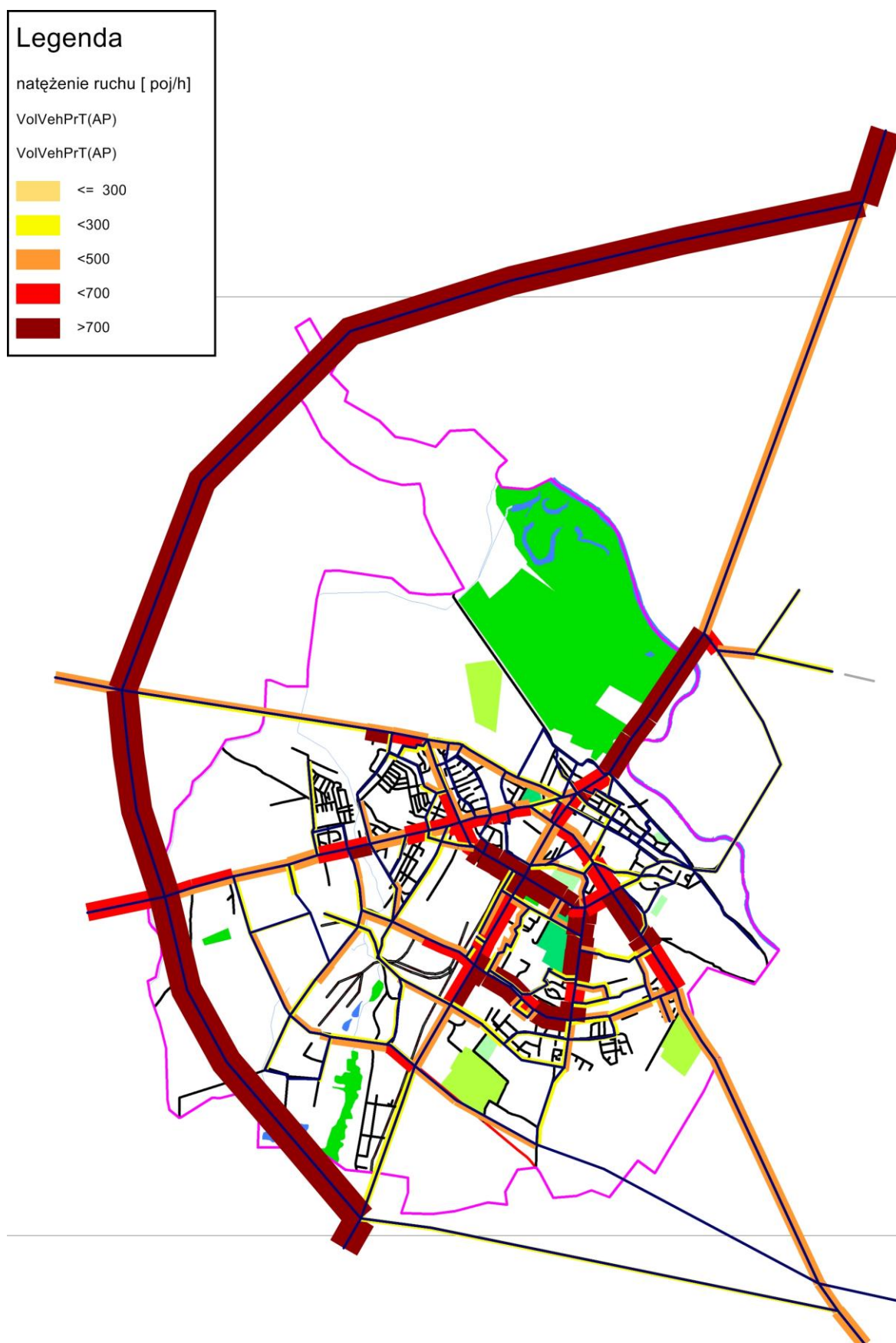
Wyniki uzyskanych prognoz ruchu na sieci drogowej przedstawiono na poniższych rysunkach.



Rys. 20 Prognoza natężeń ruchu samochodowego dla scenariusza 1 (znaczne ograniczanie możliwości wykorzystywania samochodów w podróżach po mieście).

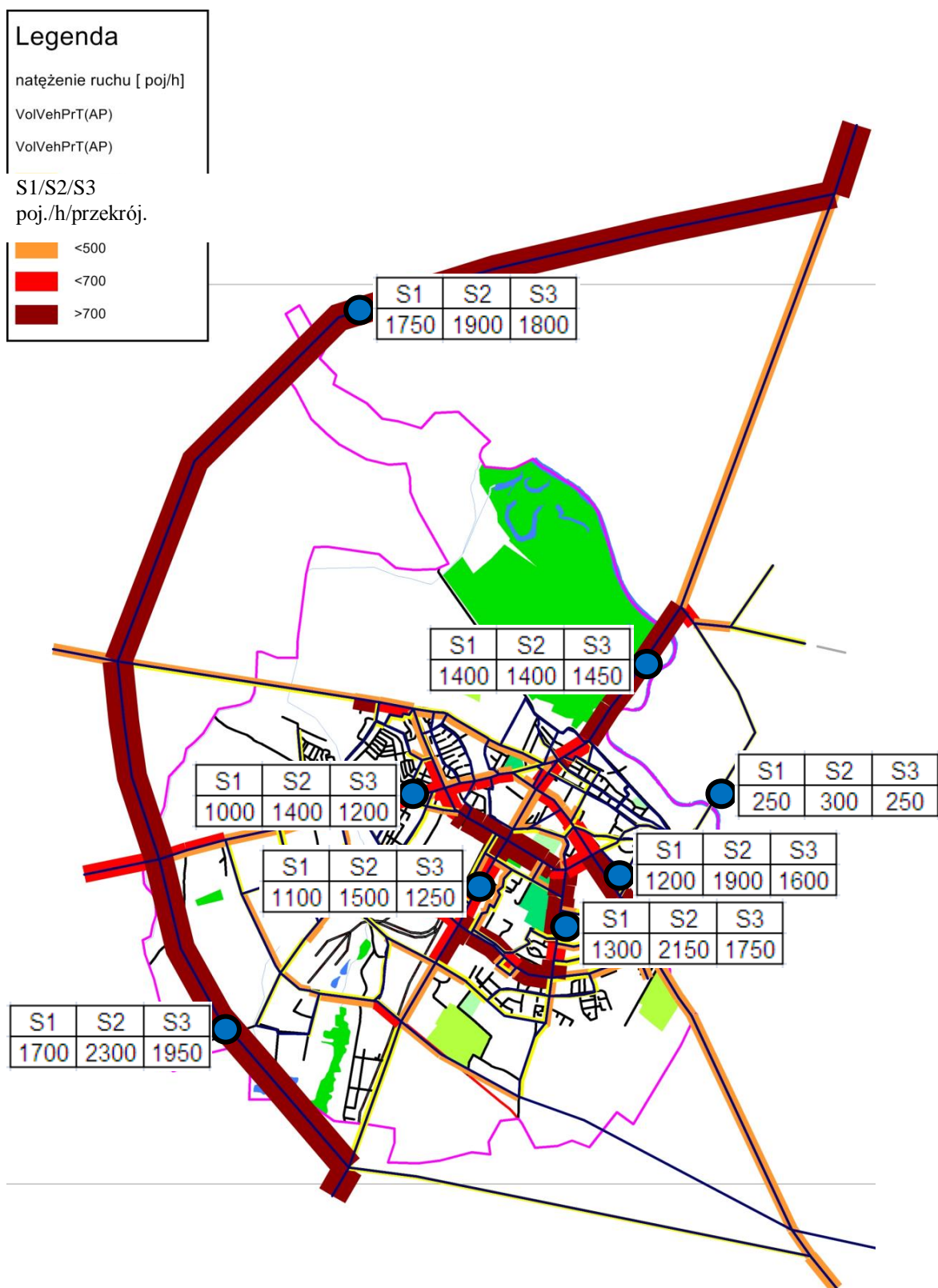


Rys. 21 Prognoza natężeń ruchu samochodowego dla scenariusza 2 (pozostawienie swobody w korzystaniu z samochodów indywidualnych).



Rys. 22 Prognoza natężeń ruchu samochodowego dla scenariusza 3 (zrównoważony rozwój).

Porównanie natężeń ruchu drogowego prognozowanego dla trzech analizowanych scenariuszy rozwoju w wybranych punktach sieci drogowej przedstawiono poniżej.



Rys. 23 Porównanie natężeń ruchu drogowego w analizowanych scenariuszach rozwoju

Budowa poszczególnych modeli ruchu i wykonywanie prognoz dla poszczególnych scenariuszy rozwoju oprócz analizy natężeń ruchu umożliwi również analizę wielkości prac przewozowych (obciążenia sieci drogowej ruchem samochodowym obliczanym jako iloczyn liczby pojazdów w sieci drogowej x liczba przejechanych przez te pojazdy kilometrów i jako iloczyn liczby samochodów w sieci drogowej x długość czasu pozostawiania tych pojazdów w sieci drogowej) w godzinie szczytu. Na potrzeby ZPRT dla miasta Łomży obliczono i przeanalizowano prace przewozowe wykonywane na sieci drogowej w podziale na rodzaje dróg (dla trzech rodzajów dróg) oraz przedziały prędkości na odcinkach dla poszczególnych scenariuszy rozwoju. Wyniki przeprowadzonych analiz przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabl. 9 Prognozowana praca przewozowa w podziale na rodzaje dróg – scenariusz 1

Typ drogi	długość [km]	pojazdo*kilometry			pojazdo*godziny		
		(so+sd)*km	sc*km	Razem [poj*km]	(so+sd)*h	sc*h	Razem [poj*h]
Gp 2x2	14,5	6 303	870	7 174	144	19	164
obwodnica	35,8	16 112	9 407	25 519	285	167	452
pozostałe drogi	154,0	26 268	5 309	31 577	907	193	1 101
Razem		48 684	15 586	64 270	1 337	379	1 716

Tabl. 10 Prognozowana praca przewozowa w podziale na rodzaje dróg – scenariusz 2

Typ drogi	długość [km]	pojazdo*kilometry			pojazdo*godziny		
		(so+sd)*km	sc*km	Razem [poj*km]	(so+sd)*h	sc*h	Razem [poj*h]
Gp 2x2	14,5	11 956	743	12 699	830	51	881
obwodnica	35,8	21 059	10 223	31 282	739	346	1 085
pozostałe drogi	154,0	42 195	5 182	47 378	3 221	312	3 533
Razem		75 210	16 149	91 359	4 790	709	5 499

Tabl. 11 Prognozowana praca przewozowa w podziale na rodzaje dróg – scenariusz 3

Typ drogi	długość [km]	pojazdo*kilometry			pojazdo*godziny		
		(so+sd)*km	sc*km	Razem [poj*km]	(so+sd)*h	sc*h	Razem [poj*h]
Gp 2x2	14,5	8 820	850	9 670	327	31	358
obwodnica	35,8	18 130	9 618	27 749	384	204	588
pozostałe drogi	154,0	33 445	5 234	38 679	1 662	237	1 899
Razem		60 395	15 703	76 098	2 373	471	2 844

Wyniki analiz ujawniły, że zdecydowanie największe obciążenie sieci drogowej (prace przewozowe) będą w przypadku realizacji scenariusza 2, zakładającego zachowanie pełnej swobody w korzystaniu z samochodu:

- w stosunku do scenariusza 1 (idea miasta bez samochodu) o 54% większa praca przewozowa wyrażona w pojazdokilometrach i aż 3-krotnie większa praca przewozowa wyrażona w pojazdogodzinach (prawdopodobne długotrwałe stany kongestii !),
- w stosunku do scenariusza 2 (zrównoważony rozwój) o 24% większa praca przewozowa wyrażona w pojazdokilometrach i blisko 2-krotnie większa praca przewozowa wyrażona w pojazdogodzinach (prawdopodobne długotrwałe stany kongestii !),

Natomiast różnice w pracach przewozowych w scenariuszu 2 (zrównoważonego rozwoju) w stosunku do scenariusza 1 (miasto bez samochodu) nie są już tak znaczące (wzrost o 24% w przypadku pojazdokilometrów i o 66% w przypadku pojazdogodzin). Należy również zauważyć, że w scenariuszu 2 wyraźnie wzrasta praca przewozowa na obwodnicy co jest spowodowane zatłoczeniem ulic w mieście i co wywołuje zwiększanie się długości podróży (wzrost kosztów eksploatacyjnych).

Tabl. 12 Prognozowana praca przewozowa w podziale na klasy prędkości – scenariusz 1

Klasa	przedział prędkości	pojazdo*kilometry			Pojazdo*godziny		
		(so+sd)*km	sc*km	Razem [poj*km]	(so+sd)*h	sc*h	Razem [poj*h]
1	<20	2 605	612	3 217	229	60	289
2	20-40	16 019	3 077	19 096	537	104	641
3	40-60	20 547	6 502	27 049	428	133	561
4	> 60	9 513	5 394	14 907	143	82	225
Razem		48 684	15 586	64 270	1 337	379	1 716

Tabl. 13 Prognozowana praca przewozowa w podziale na klasy prędkości – scenariusz 2

Klasa	przedział prędkości	pojazdo*kilometry			Pojazdo*godziny		
		(so+sd)*km	sc*km	Razem [poj*km]	(so+sd)*h	sc*h	Razem [poj*h]
1	<20	29 049	4 707	33 756	3 468	405	3 873
2	20-40	24 518	5 470	29 988	887	185	1 072
3	40-60	19 288	5 621	24 909	403	114	517
4	> 60	2 355	351	2 706	33	5	37
Razem		75 210	16 149	91 359	4 790	709	5 499

Tabl. 14 Prognozowana praca przewozowa w podziale na klasy prędkości – scenariusz 3

klasa	przedział prędkości	pojazdo*kilometry			Pojazdo*godziny		
		(so+sd)*km	sc*km	Razem [poj*km]	(so+sd)*h	sc*h	Razem [poj*h]
1	<20	9 847	1 140	10 987	1 061	130	1 191
2	20-40	19 869	3 837	23 706	703	135	838
3	40-60	26 507	9 241	35 748	544	183	727
4	> 60	4 172	1 485	5 657	65	24	88
Razem		60 395	15 703	76 098	2 373	471	2 844

Przeprowadzone analizy ruchu odnośnie pracy przewozowej w poszczególnych klasach prędkości (<20, 20-40, 40-60, >60 km/h) wykazały, że w przypadku scenariusza 2 aż 70% pracy przewozowej w pojazdogodzinach będzie realizowane w grupie prędkości poniżej 20km/h, w przypadku scenariusza 3 (zrównoważony rozwój) 40%, a w przypadku scenariusza 1 - niecałe 20%. Natomiast jeśli chodzi o pracę przewozową wyrażaną w pojazdokilometrach to w przypadku scenariusza 3 (zrównoważony rozwój) 14% podróży będzie realizowanych z prędkością <20km/h, w wariantcie 2 - 37%, a w wariantcie 1 - 5%.

W rezultacie przeprowadzonych analiz zaproponowano by polityka transportowa miasta Łomży wynikała ze zrozumienia konsekwencji, jakie dla jakości życia w mieście miałyby nieograniczone udostępnienie samochodom całego obszaru miasta. Stąd przyjęto, że jest uzasadnione i niezbędne zapewnienie równowagi pomiędzy odbywaniem podróży samochodami i transportem publicznym z uwzględnieniem ważnej roli ruchu pieszego i rowerowego. Zarekomendowano wybór wariantu 3 – zrównoważony rozwój.

5.3 Potrzeba sformułowania polityki transportowej

W ciągu ostatnich lat rozwój gospodarczy Polski i związany z tym rozwój motoryzacji postępował dynamicznie. Duża dostępność samochodu przy nie zawsze atrakcyjnej ofercie ze strony transportu publicznego oznacza wzrost natężeń ruchu na sieci drogowej. W sposób szczególny problemy z funkcjonowaniem systemów transportowych ujawniają się w obszarach zurbanizowanych. Coraz większa liczba podróżujących samochodami wywołuje stany zatłoczenia (kongestii), co oznacza złe warunki podróżowania. Dowodem tego są m.in. wyniki przeprowadzonych analiz prac przewozowych dla trzech scenariuszy rozwoju. Stany kongestii wpływają niekorzystnie na środowisko naturalne, poziom bezpieczeństwa ruchu, a także na efektywność transportu publicznego.

Z doświadczeń zagranicznych, ale także doświadczeń polskich miast wynika, że w obszarach zurbanizowanych próby nadszycia 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 doprowadziły do rekomendowania, także w projektach współfinansowanych ze środków EU, polityki zgodnej z **zasadami zrównoważonego rozwoju, rozumianego jako zapewnienie równowagi między rozwojem gospodarczym, osiągnięciem celów społecznych i ochroną środowiska**. W polityce tej przede wszystkim powinny być podejmowane działania przeciwdziałające negatywnym skutkom wzrostu motoryzacji, w tym takie jak:

- środki ekonomiczne – fiskalne (zachęcające użytkowników systemu transportowego do zmiany zachowań komunikacyjnych i zniechęcające do korzystania z samochodu),
- środki związane z planowaniem przestrzennym,
- środki związane z zarządzaniem ruchem z priorytetowym traktowaniem transportu publicznego i innych przyjaznych środowisku sposobów podróżowania (ruch pieszy i rowerowy),
- środki poprawy atrakcyjności transportu publicznego (jakość usług, marketing itp.),
- rozwiązania innowacyjne (np. z wykorzystaniem telematyki).

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

- oszczędności środowiska w skali lokalnej (i globalnej), głównie dzięki niższej energochłonności i emisji spalin w przeliczeniu na jednego pasażera,
- oszczędności terenów miejskich, ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na powierzchnie ulic, skrzyżowań i miejsc przechowywania pojazdów,
- oszczędności środków na inwestycje transportowe, służące zaspokojeniu potrzeb użytkowników komunikacji indywidualnej (tzn. na rozbudowę dróg i parkingów),
- poprawie bezpieczeństwa ruchu, poprzez zmniejszenie liczby ofiar i pozostałych skutków wypadków drogowych,
- lepszej ochronie wartości naturalnych i kulturowych.

Miasto Łomża przyjęło i wdraża politykę transportową opracowaną w 2004 roku w ramach „Zintegrowanego programu gospodarki transportowej dla miasta Łomży”. Przyjęcie polityki transportowej wynikało ze świadomości konieczności podjęcia działań, które powinny przeciwdziałać występującym, niekorzystnym tendencjom w funkcjonowaniu systemu transportowego. Do takich zaliczono:

- rosnący ruch w wewnętrznym układzie ulic, w tym w szczególności na głównych ciągach ulic, promienistych w stosunku do centrum,
- 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 powoduje to: pogarszanie się warunków ruchu samochodowego i obniżanie prędkości podróżowania na głównych ulicach, utrzymywanie się zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, zwiększanie uciążliwości dla mieszkańców wynikające z zanieczyszczenia środowiska, emisji hałasu i wibracji od ruchu ciężarowego.

Niniejszy Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Łomży zawiera zaktualizowaną politykę transportową miasta, uwzględniającą cele i środki zapisane w dokumencie Zintegrowany program gospodarki transportowej dla miasta Łomży oraz w Strategii zrównoważonego rozwoju miasta Łomży do roku 2020.

5.4 Określenie celu generalnego

Generalnym celem polityki transportowej Łomży jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, dzięki czemu stworzone zostaną 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, zintegrowanych działań:

- a. **stymulowanie przemieszania funkcji** (mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji), w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości i stworzenie możliwości osiągnięcia celu podróży pieszo, rowerem i transportem publicznym,
- b. **podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego** poprzez, podnoszenie komfortu podróżowania oraz jakości i niezawodności wykonywanych usług (nowoczesny tabor autobusowy), stosowanie priorytetów w ruchu ulicznym (na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną i na odcinkach ulic – pasy autobusowe), usprawnienie powiązań pomiędzy podsystemami transportu publicznego (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, tam gdzie zapotrzebowanie na parkowanie przekracza oferowaną podaż miejsc oraz regulowanie opłat za parkowanie w celu ograniczenia długości czasu parkowania,
- f. **wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technicznych** służących zarządzaniu ruchem indywidualnym i komunikacją autobusową.

5.5 Cele szczegółowe i środki ich realizacji

Przy definiowaniu celów szczegółowych polityki transportowej wzięto pod uwagę konieczność:

- zapewnienia sprawności funkcjonowania systemu transportowego przy rosnącym poziomie motoryzacji,
- poprawy jakości komunikacji autobusowej,
- poprawy warunków ruchu pieszego,
- poprawy warunków i 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 w celu 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 dobrej dostępności funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym zlokalizowanych na terenie Łomży.
2. Zapewnienie powiązań Łomży w skali regionalnej i krajowej.
3. Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
4. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców.
5. Poprawa stanu środowiska naturalnego.
6. Zwiększenie prestiżu i wizerunku miasta.

Cel I:

Zapewnienie dobrej dostępności funkcji o znaczeniu lokalnym i regionalnym, zlokalizowanych na terenie Łomży:

I.1 Poprawa dostępności rejonów miasta stanowiących główne cele podróży

Realizacja tego celu doprowadzi do stworzenia możliwości dogodnego odbywania podróży wewnątrz miasta, zwłaszcza z wykorzystaniem komunikacji autobusowej, rowerowej oraz pieszo. Oznacza to, że podwyższana będzie atrakcyjność innych sposobów podróżowania niż samochodem (komunikacją autobusową, rowerem i pieszo), znacznie bardziej efektywnych pod względem ekonomicznym i mniej szkodliwych dla środowiska naturalnego. Zachowana zostanie możliwość odbywania podróży samochodem do centrum miasta, przy wprowadzaniu ograniczeń związanych np. z parkowaniem (strefa płatna) i organizacją ruchu (ulice jednokierunkowe, z ograniczonym ruchem, wyłączone z ruchu). Rozwijana będzie możliwość podróżowania samochodem pomiędzy poszczególnymi dzielnicami miasta oraz na powiązaniach z układem dróg zewnętrznych (trasy obwodowe). Dla realizacji celu szczegółowego I.1 przyjmuje się następujące środki realizacji:

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Rozbudowa drogowych tras obwodowych dla obsługi ruchu tranzytowego.	Efektywniejszy rozrząd ruchu i usprawnienie funkcjonowania głównych korytarzy ulic oraz eliminowanie ruchu niezwiązanego z miastem.
2	Rozwój sieci drogowej zapewniającej powiązania pomiędzy poszczególnymi obszarami miasta, a także powiązania z węzłem dróg zewnętrznych	Ułatwienie (np. skrócenia czasu) dostępu do sieci dróg zewnętrznych z poszczególnych rejonów miasta. Eliminacja lub ograniczenia ruchu tranzytowego w stosunku do obszaru centrum miasta, ze skierowaniem ruchu o charakterze tranzytowym na trasy przebiegające przez tereny mniej intensywnie zagospodarowane. Zwiększenie niezawodności systemu transportu, w tym transportu publicznego.
3	Kontynuowanie rozwoju systemu płatnego parkowania z uwzględnieniem zasady równowagi popytu i podaży i przy zachowaniu limitu powierzchni parkingowej w centrum miasta	Zapewnienie możliwości swobodnego wyboru miejsca dla krótkookresowego parkowania w centrum miasta. Zredukowanie zapotrzebowania na podróże

	(działania poprzez rozszerzanie strefy płatnego parkowania, różnicowanie stawek opłat oraz skuteczniejsze egzekwowanie przepisów).	samochodowe na rzecz komunikacji autobusowej, rowerowej i pieszej.
4	Stworzenie systemu transportu rowerowego (działania poprzez budowę dróg rowerowych, parkingów i urządzeń do przechowywania rowerów oraz kreowanie mody na korzystanie z roweru).	Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w odbywaniu podróży wewnątrz miasta i do miasta i tym samym zredukowanie liczby podróży odbywanych samochodami.
5	Usprawnienie ruchu pieszego poprzez 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 wewnątrz miasta.

Zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, poprawa dostępności w systemie transportowym Łomży nie powinna oznaczać działań prowadzących do powiększania przepustowości dla ruchu samochodowego ulic 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 ułatwienia dla ruchu pieszego.

I.2 Poprawa jakości podróżowania transportem publicznym, także 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 transportu publicznego 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 transportu publicznego, 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 pasażerów w tym osób niepełnosprawnych (np. z ograniczonymi możliwościami ruchowymi) będzie wymagać przede wszystkim:

- stosowania taboru autobusowego o nowoczesnej konstrukcji – autobusy niskopodłogowe;
- podwyższenia komfortu korzystania z przystanków (dostosowania poziomu platform przystankowych do poziomu podłóg autobusów, modernizacji wyposażenia przystanków i wprowadzenia jednolitych standardów urządzenia przystanków);
- wprowadzenia dynamicznej informacji o ruchu autobusów (tablice wyświetlające) oraz informacji głosowej (na wybranych przystankach);
- wprowadzenia ułatwień na dojeźdach pieszych do przystanków – poprzez dbałość o stan nawierzchni chodników, usuwanie przeszkód utrudniających dojeździe, itp;
- usprawnienia organizacji węzłów przesiadkowych – w celu ograniczenia długości dojeżdż pieszych pomiędzy przystankami i wprowadzeniu ułatwień na tych dojeźdach.

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. Poprawa wizerunku miasta.
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 zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta. Zwiększenie czytelności układu linii, także dla osób sporadycznie korzystających z komunikacji autobusowej. Zwiększenie efektywności funkcjonowania linii – zwiększenie stopnia wykorzystania taboru, przy zachowaniu właściwych standardów napelnienia. Zwiększenie efektywności funkcjonowania linii – zmniejszenie zapotrzebowania na tabor.
3	Wprowadzanie uprzywilejowania w ruchu dla autobusów, w szczególności na skrzyżowaniach (priorytety w sygnalizacji świetlnej, ułatwienia manewrów skrętu, ułatwienia w ruszaniu z przystanków) oraz na odcinkach ulic (pasy autobusowe)	Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Zmniejszenie strat czasu pasażerów. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu autobusów. Zmniejszenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej (mniejsze straty czasu i mniejsze zużycie paliwa)
4	Unowocześnienie systemu informacji dla pasażerów, z wprowadzeniem dynamicznej wizualnej i głosowej informacji na przystankach oraz autobusach.	Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. Ułatwienie korzystania z transportu publicznego. Zwiększenie zaufania pasażerów do transportu publicznego.
5	Poprawienie funkcjonalności przystanków, w tym poprawa stanu nawierzchni, warunków oczekiwania (wiaty, zadaszenia, miejsca do siedzenia).	j.w.
6	Usprawnienie węzłów przesiadkowych w komunikacji autobusowej (np. przy przesiadkach PKS/MPK).	Ułatwienie dokonywania przesiadek. Skrócenie długości dojeżdżać 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	Ułatwienie podróży osobom niepełnosprawnym i zachęcenie ich do korzystania z komunikacji autobusowej. Zwiększenie komfortu podróżowania pozostałym pasażerom.

	przystanków utrudniających dostęp do nich itp..	
8	Koordinacja przewozów PKS z komunikacją miejską m.in. przez odpowiednie powiązanie rozkładów jazdy, zapewniające dogodny i szybki przesiadki w ramach obu systemów transportowych, zapewnienie wysokiej częstotliwości komunikacji miejskiej obsługującej dworzec autobusowy.	Zwiększenie dogodności korzystania z transportu publicznego poprzez skrócenie czasu przesiadania się.

I.3 Zahamowanie degradacji infrastruktury transportowej

Realizacja tego celu polityki transportowej będzie prowadzić do podniesienia jakości infrastruktury transportowej (sieci drogowej oraz obiektów, urządzeń obsługi transportu publicznego, dróg rowerowych i ciągów pieszych) 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,
- pozytywnego wizerunku miasta,
- ograniczenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko w postaci zwiększonych emisji zanieczyszczeń oraz 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 infrastruktury służącej do obsługi 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 zaostrożenie 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 oznacza pełną koordynację działań i przedsięwzięć wszystkich jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za funkcjonowanie miejskiego systemu transportowego, doskonaleniu metod zarządzania i ciągłą modernizację wyposażenia technicznego, przy równoczesnym podnoszeniu kwalifikacji personelu. Jako podstawowy kierunek usprawnień zarządzania należy przyjąć monitorowanie ruchu i sterowanie ruchem, prowadzące do:

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

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 (programy sygnalizacji w dostosowaniu do natężeń ruchu), udzielanie priorytetu w ruchu dla komunikacji autobusowej oraz informowania podróżujących (np. 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 autobusowej.
2	Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem komunikacji autobusowej.	Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej i skrócenie czasu usuwania awarii. Udoskonalenie nadzoru i kontroli nad funkcjonowaniem transportu publicznego. Zwiększenie bezpieczeństwa podróżujących.
3	Zwiększanie konkurencji w świadczeniu usług przewozowych w transporcie publicznym.	Ograniczenie kosztów funkcjonowania komunikacji autobusowej Podniesienie jakości funkcjonowania komunikacji autobusowej. Racjonalizacja subsydiowania usług przewozowych.

Cel II:

Zapewnienie powiązań Łomży w skali regionalnej i krajowej

II.1 Usprawnienie połączeń drogowych

Usprawnienie połączeń układu drogowo-ulicznego miasta z regionalnym, a także krajowym systemem drogowym będzie ułatwiać rozrząd 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.1 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 (w powiązaniu z zarządzaniem ruchem na drogach krajowych i wojewódzkich).	<p>Usprawnienie ruchu drogowego na podstawowym układzie ulic miasta i na odcinkach wyjazdowych z 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>

II.2 Poprawienie dostępności dworców i przystanków transportu publicznego

Zwiększenie roli transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej mieszkańców Łomży może być uzyskane między innymi poprzez poprawę dostępności dworców i przystanków transportu publicznego, jako punktów wymiany pasażerów. Celem powinno być:

- wspomaganie działań o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym (organizacja dworców i przystanków, wyposażenie, systemy informacji pasażerskiej, systemy monitoringu),
- usprawnienie dojazdów i dojazdów,
- dostosowanie innych podsystemów transportu (samochodowego i rowerowego) do obsługi dworców i przystanków (parkingi P+R i B+R).

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

	Proponowany środek realizacji	Spodziewany efekt realizacji
1	Organizacja dworców i przystanków	Zwiększenie komfortu korzystania z dworców i przystanków. Zwiększenie bezpieczeństwa. Ułatwienie korzystania z systemu transportu publicznego przez osoby niepełnosprawne.
2	Usprawnienie dojazdów i dojazdów	Zwiększenie komfortu korzystania z dworców i przystanków Zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów.
3	Parkingi P+R i B+R	Zwiększenie liczby pasażerów podróżujących w systemie podróży łączonej (samochód – TP, rower – TP) Zwiększenie bezpieczeństwa pozostawienia samochodu i roweru w rejonie dworców i przystanków.

Cel III:

Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego

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, Połowej, 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. Eliminowanie konieczności rozbudowy podstawowego układu ulicznego w centrum miasta.
2	Wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem pojazdów indywidualnych i autobusów.	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 liczby przewożonych pasażerów. W efekcie oznaczać to będzie konieczność racjonalizowania wydatków przy podnoszeniu standardu świadczonych usług.

W systemie transportu indywidualnego zwiększanie efektywności systemu powinno oznaczać ograniczanie 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. budowa tras obwodowych.

W rezultacie osiągnięcie tego celu wpłynie w sposób korzystny na:

- jakość funkcjonowania systemu transportu publicznego i wysokość ocen wystawianych przez jego użytkowników oraz
- zmniejszenie kosztów ponoszonych codziennie w związku z funkcjonowaniem 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 publicznego (skracanie czasów przejazdu, ograniczenie zużycia energii, ograniczenie liczby niezbędnego taboru).
2	Rozwój konkurencji w funkcjonowaniu transportu publicznego, w tym także wprowadzanie komercjalizacji.	Zwiększenie efektywności funkcjonowania przedsiębiorstw komunikacji autobusowej 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 przeznaczane 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 transportu publicznego 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 pomiędzy poszczególne rodzaje transportu – zachęcanie do odbywania podróży pieszych i rowerowych. Decyzje lokalizacyjne nie uwzględniające tych przesłanek (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 w zagospodarowaniu przestrzennym funkcji handlowych, usługowych i mieszkaniowych w tych samych rejonach miasta.	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, na podstawie analiz oddziaływania na układ komunikacyjny.	Ograniczenie negatywnego oddziaływania na sprawność układu drogowego. Dostosowanie układu drogowego do potrzeb związanych z obsługą obiektów handlowych

Cel IV:

Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców

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

Osiągnięcie tego celu będzie prowadzić do podniesienia bezpieczeństwa ruchu na terenie miasta i zmniejszenia liczby ofiar i rannych w wypadkach i kolizjach. Kompleksowe i długofalowe działania 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,
- ograniczenia 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	Wprowadzenie systemu zarządzania prędkością z dostosowaniem prędkości dopuszczalnych do charakterystyki przekrojów poprzecznych ulic i usprawnienie nadzoru nad ich przestrzeganiem	Zmniejszenie liczby wypadków. Zmniejszenie liczby ofiar wypadków. Zmniejszenie emisji hałasu i zanieczyszczeń. Ograniczenie agresywności ruchu samochodowego.

2	Zwiększenie segregacji ruchu samochodów, rowerzystów i pieszych na wybranych ciągach drogowych.	Zmniejszenie liczby wypadków. Zmniejszenie liczby ofiar wypadków. Zwiększenie komfortu podróżowania. Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach po mieście.
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.	Zmniejszenie liczby wypadków. Zmniejszenie liczby ofiar wypadków. Zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców, w szczególności dzieci. Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach po mieście.
6	Rozszerzenie strefy z ograniczeniami dla ruchu samochodów w centrum miasta.	Zmniejszenie liczby wypadków. Zmniejszenie liczby ofiar wypadków. Ograniczenie hałasu komunikacyjnego. Zwiększenie udziału ruchu rowerowego w podróżach po mieście. Zachęcenie do odbywania podróży pieszych.
7	Stworzenie bazy danych o brd i systemu oceny i monitorowania przedsięwzięć realizowanych w ramach systemu transportowego	Możliwość właściwego reagowania na występujące zagrożenie brd. Wykorzystywanie danych o brd w planowaniu i projektowaniu elementów systemu transportowego.

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 publicznego, rowerem lub pieszo. Czynnikiem ten ma szczególne znaczenie w odniesieniu do osób starszych oraz niepełnosprawnych, wśród których poczucie zagrożenia 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 komunikacją autobusową, przesiadających się w systemie transportowym oraz podróżujących rowerami i pieszo. Zwiększenie ruchu rowerowego i 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 oraz zabytków kultury:

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

Mieszkańcy miasta są narażeni na uciążliwości związane z funkcjonowaniem systemu transportowego (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	Wprowadzenie systemu zarządzania prędkością 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 pieszy, 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 której zakłada się pierwszeństwo wymagań konserwatorskich nad współczesną działalnością inwestycyjną (Katedra, klasztory Kapucynów i Benedyktynki, 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:

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 na etapie przygotowywania projektów powinny być wykonywane 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 jest także podnoszenie jakości przestrzeni miejskiej, osiągnięte przez dalsze kreowanie obszarów, które mogłyby stanowić wizytówkę miasta z przestrzenią publiczną przyjazną człowiekowi. Obszary te będą cechować się łatwą dostępnością głównie dzięki transportowi publicznemu oraz rowerowemu.

Przestrzenie takie będą stanowić ulice wolne od uciążliwości ruchu samochodowego (lub z ruchem ograniczonym do wybranych kategorii pojazdów), z wychodzącymi na nie usługami, urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, wkomponowanymi w dobrze urządzone zieleń. Elementami nobiletującymi przestrzeń miejską będą także zmodernizowane korytarze tras

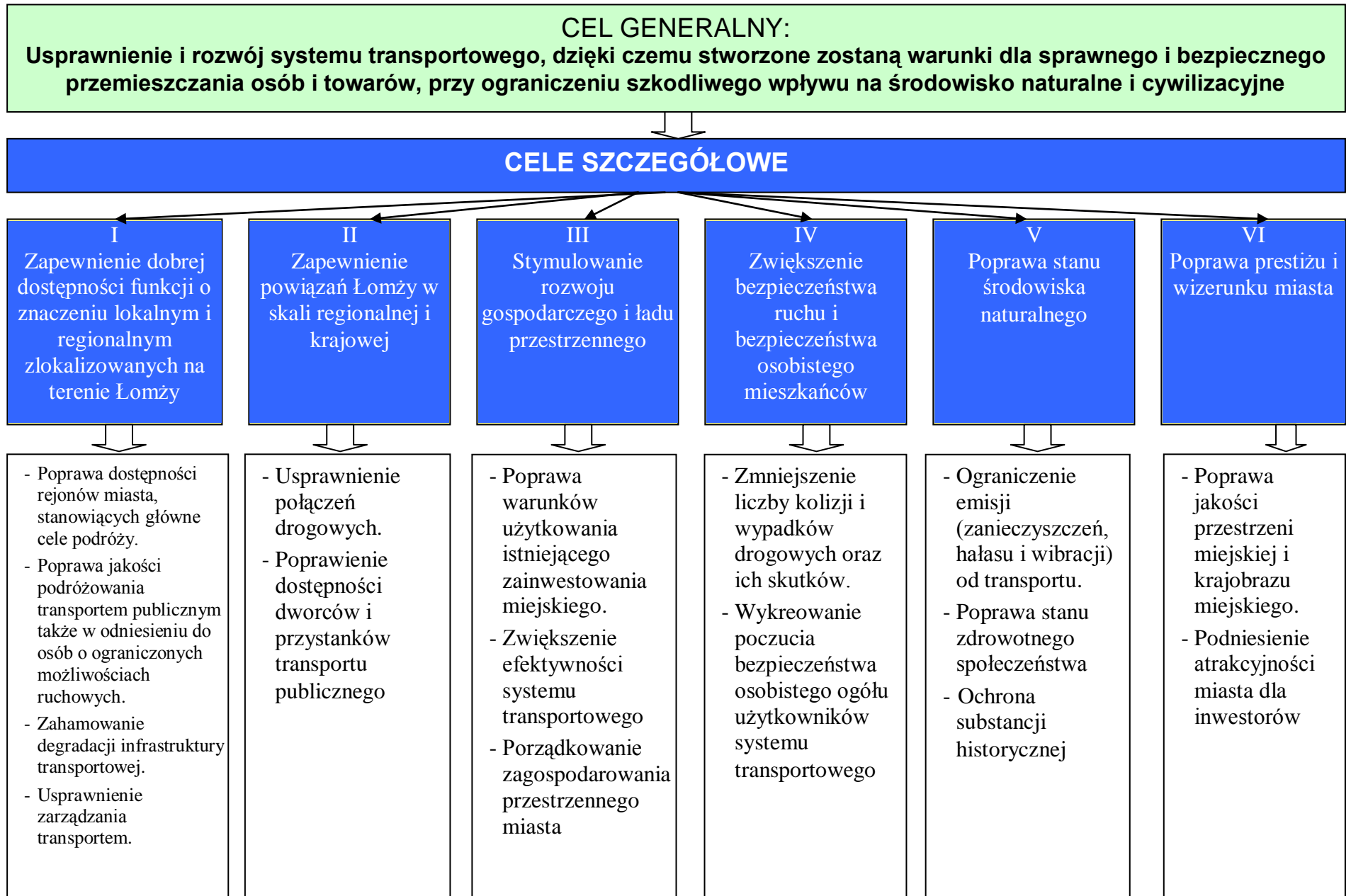
autobusowych, charakteryzujące się nowoczesnym taborem komunikacyjnym, wysoką jakością urządzeń do obsługi pasażerów i wysokim standardem przystanków.

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 autobusowej i rowerowej w przewozach.
4	Tworzenie i rozszerzanie stref ruchu uspokojonego (głównie w dzielnicach mieszkaniowych).	Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
5	Tworzenie i rozszerzanie stref wolnych od ruchu samochodów lub z ograniczeniami dla ruchu samochodowego.	Podwyższenie jakości przestrzeni miejskiej.
6	Uwzględnienie przesłanek estetycznych w zamówieniach i eksploatacji taboru autobusowego.	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.



5.6 Zasady realizacji polityki transportowej

Przy definiowaniu celów szczegółowych polityki transportowej wzięto pod uwagę wymienione w poprzednich punktach środki jej realizacji, które powinny być stosowane w stopniu zróżnicowanym w zależności od charakteru obszaru. W strefie centralnej miasta, charakteryzującej się koncentracją celów podróży, rozbudowanym systemem komunikacji autobusowej, występującymi ograniczeniami przepustowości układu drogowo-parkingowego, podstawą powinno być sprzyjanie funkcjonowaniu transportu publicznego i rozwój transportu rowerowego. Może to także oznaczać wprowadzanie restrykcji w stosunku do ruchu samochodów.

Inne podejście do organizacji transportu powinno być stosowane w obszarach luźniejszej zabudowy. Rola transportu publicznego 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. Równie ważną rolę jak w centrum miasta powinien odgrywać transport rowerowy.

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
<p>DZIAŁANIE RESTRYKCYJNE:</p> <p>Ograniczenie roli samochodów osobowych w podróżach do centrum miasta.</p>	<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.).
<p>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE:</p> <p>Usprawnienie systemu komunikacji autobusowej.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzanie priorytetów dla autobusów w wybranych punktach sieci drogowej, np. na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną oraz na wybranych odcinkach ulic. • Poprawa komfortu podróżowania przez zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów, w tym także w okresach międzyszczytowych. • Poprawa komfortu podróżowania dzięki wymianie taboru na nowoczesny. • Zahamowanie degradacji i modernizacja infrastruktury transportu publicznego: przystanki, przystosowanie układu dla niepełnosprawnych. • Wprowadzenie systemu informacji dla podróżnych na głównych przystankach (np. Pl. Kościuszki), przekazującego dane o ruchu

	autobusów na bieżąco.
DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE: Usprawnienie ruchu samochodów.	<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem, w tym monitorowania ruchu i reagowania w przypadku powstania zdarzeń szczególnych (wypadki, awarie itp.).
DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE: Usprawnienie ruchu rowerowego.	<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). Wprowadzenie systemu roweru miejskiego.

W STREFACH MNIEJ ZURBANIZOWANYCH

RODZAJ DZIAŁANIA	ŚRODKI REALIZACJI
DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE: Usprawnienie systemu komunikacji autobusowej	<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 publicznego: przystanki, przystosowanie układu dla osób niepełnosprawnych.
DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE: Usprawnienie ruchu samochodów.	<ul style="list-style-type: none"> Uzupełnienie układu drogowego (trasy obwodowe) umożliwiające wyprowadzenie ruchu zewnętrznego (tranzytowego) w stosunku do miasta. Uzupełnienie układu drogowego (trasy międzydzielnicowe) umożliwiające powiązania wewnątrzmijskie z pominięciem centrum miasta.
DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE: Usprawnienie ruchu rowerowego.	<ul style="list-style-type: none"> Rozwój systemu dróg rowerowych w kierunku głównych ciągów transportu publicznego i do centrum. Rozwój systemu parkingów rowerowych. Udostępnianie ruchowi rowerowemu stref ruchu uspokojonego.

6 UWARUNKOWANIA ROZWOJU

6.1 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 ulicami prowadzącymi do centrum; wywołuje to niepożądane z punktu widzenia systemu transportowego miasta obciążenie głównych ciągów komunikacyjnych ruchem tranzytowym, a w okresach szczytów ruchu - także ulic niższych klas.
2. Brak decyzji (administracji drogowej) dotyczących rozwoju węzła dróg krajowych, także jeśli chodzi o klasy dróg.
3. Brak systemu ścieżek rowerowych i parkingów dla rowerów, umożliwiających zmianę sposobu podróżowania (bez udziału samochodu) wewnątrz miasta.
4. Niezadawalający stan techniczny części ulic – zwłaszcza pod względem nośności i stanu nawierzchni.
5. Brak nowoczesnego systemu zarządzania ruchem, powodujący brak możliwości szybkiego reagowania służb miejskich na sytuacje awaryjne (np. kolizje, awarie pojazdów itp.) i uprzywilejowanie komunikacji autobusowej.
6. Brak pasażerskich połączeń kolejowych.

6.2 Uwarunkowania związane z transportem publicznym

Sposoby poprawy organizacji przewozów transportem publicznym powinny wynikać 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 publicznego w warunkach wysokiego – i stale wzrastającego - poziomu motoryzacji, oraz niedoboru środków finansowych na subsydiowanie kosztów bieżącej eksploatacji oraz rozwoju tej gałęzi transportu.

Ze względu na wysokie zdolności przewozowe i możliwe do zaakceptowania przez użytkowników prędkości podróżowania, komunikacja autobusowa może i powinna spełniać w Łomży 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 autobusowej 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 transportu publicznego, jak również osób podróżujących sporadycznie. Badania ankietowe użytkowników systemu transportu publicznego powinny być kontynuowane na próbie statystycznej z zachowaniem wymagań losowego doboru próby.

Warunkiem koniecznym racjonalnego kształtowania oferty przewozowej w transporcie publicznym 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 autobusowej 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 (np. poprzez usprawnienie nadzoru i kontroli nad funkcjonowaniem komunikacji autobusowej), 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 autobusowej,
- poprawa funkcjonalności przystanków (zatoki, wiaty, informacja dla pasażerów),
- rozwój nowoczesnych systemów informowania pasażerów.

Sprawne obecnie funkcjonowanie komunikacji autobusowej w Łomży nie oznacza, że nie ma potrzeby wprowadzania żadnych rozwiązań poprawiających funkcjonowanie tras komunikacyjnych, w tym stosowania metod i środków uprzywilejowania autobusów w ruchu. Doświadczenia krajów, w których negatywne skutki wzrostu motoryzacji wystąpiły wcześniej niż w Polsce, wskazują jako szczególnie pożądane, aby priorytety w ruchu autobusów 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.

7 PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Poniżej przedstawiono 9 zadań do wykonania w ramach Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Łomży, w podziale na 2 kategorie:

- zadania o znaczeniu priorytetowym (4 zadania),
- inne zadania wskazane do wykonania do roku 2015 (5 zadań),

Zadania mają charakter organizacyjno-inwestycyjny (3 zadania) i inwestycyjny (6 zadań).

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

- rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportu publicznego,
- wymiany taboru na nowoczesny,
- 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 pieszy),
- tworzenia systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki.

Wyznaczając w Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Łomży poszczególne zadania wzięto pod uwagę diagnozę stanu systemu transportowego oraz proponowane cele i środki realizacji polityki transportowej.

Na tej podstawie zidentyfikowano 4 priorytetowe zadania poprawiające jakość i efektywność transportu publicznego:

- 1. Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem w komunikacji autobusowej**
- 2. Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej na nowoczesny**
- 3. Modernizacja zaplecza MPK**
- 4. Badania marketingowe w transporcie publicznym**

oraz 5 zadań niezbędnych do wykonania w okresie do roku 2015:

- 5. Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej**
- 6. Budowa i przebudowa pętli autobusowych w tym przy ul. Przykoszarowej i Nowogrodzkiej**
- 7. Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy**
- 8. Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych komunikacji lokalnej i PKS**
- 9. Ułatwienie dostępu do przystanków**

Ponieważ Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Łomży jest dokumentem ramowym wyznaczającym cele, kierunki działań i sposoby ich realizacji, jest zatem dokumentem ogólnym i tym samym nie rodzi skutków finansowych. Daje jednak podstawę do przygotowywania Wieloletnich Planów Inwestycyjnych, stanowiących załączniki do uchwał Rady Miasta. Plany te powinny być tworzone z myślą o realizacji zadań ZPRSTP z uwzględnieniem możliwości finansowania zadań oraz obowiązków poszczególnych jednostek miejskich odpowiedzialnych za realizację.

ZADANIE 1:	Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem w 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.
Zakres zadania:	<ul style="list-style-type: none"> - Budowa, modernizacja i przebudowa urządzeń sterowania ruchem drogowym, w tym wprowadzenie sygnalizacji świetlnej wzbudzanej przez autobusy. - Wprowadzenie monitorowania ruchu autobusów na kluczowych trasach i newralgicznych punktach miasta. - Wprowadzenie systemu informowania pasażerów. - Wprowadzenie systemu bezpieczeństwa obejmującego zakup i montaż systemów sterowania i nadzoru ruchu połączonych ze środkami zwiększającymi bezpieczeństwo, - Budowa sygnalizacji ulicznej na wybranych skrzyżowaniach w celu uprzywilejowania autobusów. - Tworzenie systemów oraz działań technicznych z zakresu telematyki służących transportowi publicznemu mających na celu poprawę jakości obsługi podróżnych, monitoring bezpieczeństwa, koordynację układu linii autobusowych oraz synchronizację rozkładów jazdy.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - 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 pasażerów. - 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. - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do transportu publicznego (poprawa punktualności). - Zwiększenie stopnia wykorzystywania transportu publicznego w podróżach pieszych.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Punktem wyjścia powinno być opracowanie studium wykonalności - 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,
 - bezpieczeństwa pasażerów,
 - 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 transportu publicznego (skrócenie czasów przejazdu, ograniczenie zużycia energii, ograniczenie ilości taboru potrzebnego do obsługi potrzeb przewozowych), poprawy płynności i punktualności ruchu autobusów na trasach komunikacyjnych.

W ramach budowy podsystemów bezpieczeństwa i informacji pasażerów należy zaplanować: wprowadzenie stałej łączności między kierowcami w miejskich autobusach a bazą MPK, z możliwością szybkiego powiadamiania policji, pogotowia i straży pożarnej z możliwością obserwacji czasu i trasy przejazdu autobusu, w oparciu o system nawigacji satelitarnej oraz wprowadzenie informacji wizualnej i akustycznej w autobusach a także w najważniejszych węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej (Plac Kościuszki, dworzec autobusowy, Rondo Solidarności).

Ważnym elementem tego systemu powinno być wprowadzenie we wszystkich autobusach monitorowania za pomocą kamer i rejestratora.

Wprowadzenie systemu pozwoli na pobieranie opłat za przejazdy komunikacją miejską poprzez bilet elektroniczny w postaci karty bezstykowej. Poza tym system powinien umożliwiać rozliczanie przejazdów jednorazowych i okresowych. Docelowo rozbudowa systemu powinna umożliwiać pobieranie opłat za różne usługi miejskie za pomocą karty elektronicznej.

W ramach realizacji systemu autobusy powinny być wyposażone w:

- odpowiednie kasowniki służące do rejestracji biletów elektronicznych w postaci kart bezstykowych;
- autokomputer, zbierający i przekazujący dane do systemu informatycznego przedsiębiorstwa poprzez podsystem wymiany informacji, wykorzystujący modem radiowy krótkiego zasięgu.

Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Wskazany termin realizacji:	Priorytet realizacyjny

ZADANIE 2:	Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej (co najmniej 25 autobusów)
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

	<ul style="list-style-type: none"> - mieszkańców. - Poprawa stanu środowiska naturalnego. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zakres działania:	<ul style="list-style-type: none"> - Wymiana (zastępowanie) obecnego wyeksploatowanego taboru, nowoczesnym, niskopodłogowym, zapewniającym niskie zużycie energii i niskie emisje hałasu i zanieczyszczeń. Wymiana powinna dotyczyć 25 autobusów.
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 transportu publicznego. - Zwiększenie rzeczywistego i odczuwanego bezpieczeństwa osobistego podróżujących i kierujących pojazdami. - Podniesienie komfortu podróżowania ogółu pasażerów. - Zwiększenie udziału transportu publicznego 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 realizowane jako pilne. W kolejnych latach wymiana taboru będzie następować według potrzeb.
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Priorytet realizacyjny

ZADANIE 3:		Modernizacja bazy MPK	
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 stanu środowiska naturalnego. 		
Zakres zadania:	<ul style="list-style-type: none"> - Budowa, adaptacja, przebudowa i remont zajezdni autobusowej, służącej prowadzeniu działalności podstawowej w zakresie lokalnego transportu publicznego. 		
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - 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"> - przebudowa stacji paliw, w tym: utwardzenie i uszczelnienie przed infiltracją wód opadowych podjazdów, miejsc rozładunku i dystrybucji 		

	<ul style="list-style-type: none"> paliwa, - przebudowa hali obsługiwo – naprawczej, - przebudowa układu drogowego bazy i parkingów - wykonanie odwodnienia bazy
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Priorytet realizacyjny

ZADANIE 4:	
Badania marketingowe w transporcie publicznym	
Realizowany cel główny polityki transportowej:	- Zapewnienie odpowiedniej dostępności zlokalizowanych na terenie miasta funkcjo o znaczeniu lokalnym i regionalnym.
Zakres zadania:	- Badania marketingowe dotyczące: <ul style="list-style-type: none"> • potrzeb przewozowych, • preferencji i zachowań komunikacyjnych użytkowników.
Spodziewane efekty:	- 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:	- Wskazane jest wcześniejsze przygotowanie stałego zakresu merytorycznego badania oraz harmonogramów wykonywania badania.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy	Priorytet realizacyjny

ZADANIE 5:	
Modernizacja przystanków 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. - Poprawa prestiżu i wizerunku miasta.
Zakres zadania:	- Odnowienie istniejących linii transportu publicznego. - Remont, przebudowa i modernizacja zatok 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:	- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Ułatwienie korzystania z transportu publicznego przez ogół pasażerów. - Poprawa warunków podróżowania osób o ograniczonych możliwościach ruchowych i zachęcenie ich do korzystania z transportu publicznego. - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do transportu publicznego. - Podwyższanie jakości przestrzeni miejskiej.
Uwagi:	- 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.).

	<ul style="list-style-type: none"> - Należy dążyć do 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 2015 r.

ZADANIE 6:	Budowa i przebudowa pętli autobusowych przy ul. Przykoszarowej i przy ul. Nowogrodzkiej
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.
Zakres zadania:	<ul style="list-style-type: none"> - Remont, przebudowa i modernizacja pętli w celu poprawy obsługi autobusów, obsługi pasażerów (także niepełnosprawnych) i podniesieniu estetyki krajobrazu.
Spodziewane efekty:	<ul style="list-style-type: none"> - Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do komunikacji indywidualnej. - Poprawa warunków obsługi autobusów - Podwyższenie bezpieczeństwa manewrów wykonywanych przez autobusy - Podwyższanie jakości przestrzeni miejskiej.
Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Modernizacja pętli powinna polegać na zachowaniu istniejących wjazdów i wyjazdów na pętle z korektą linii krawężników, w sposób umożliwiający przejazdy wszystkim autobusom komunikacji miejskiej, które są na wyposażeniu MPK, o następujących parametrach: <ul style="list-style-type: none"> • szerokość drogi manewrowej – 6,0 m, • promień skrzywienia: 12m. - Planowane parametry przebudowanych pętli powinny pozwolić na zawracanie autobusów bez manewru cofania oraz jednoczesnego parkowania 5 – 6 autobusów
Charakter zadania:	Inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja do 2015 r.

ZADANIE 7:	Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy w dostosowaniu do rzeczywistego zapotrzebowania na przewozy
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.

Zakres zadania:	<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 zatok 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 podróży komunikacją autobusową. - Poprawa czytelności układu linii komunikacyjnych. - Ograniczenie zapotrzebowania na tabor komunikacyjny. - Wzrost przychodowości linii komunikacyjnych. - Ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.
Uwagi:	W ramach zadania należy rozważyć uruchomienie nowych linii autobusowych w związku z rozbudową osiedli mieszkaniowych (osiedle przy ul. Sybiraków), planowaną budową centrów handlowych, rozbudową i modernizacją układu drogowego (połączenie ulic Spokojnej, Poznańskiej Legionów, Przykoszarowej) a także przedłużenie lub modyfikację (korekty tras) linii już istniejących celem dopasowania do aktualnych i przyszłych potrzeb osób chętnych do korzystania z komunikacji publicznej.
Charakter zadania:	Organizacyjno-inwestycyjny
Horyzont czasowy:	Realizacja do 2015 r.

ZADANIE 8:	Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych komunikacji lokalnej i PKS
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.
Zakres zadania:	<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 taboru 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).

Uwagi:	<ul style="list-style-type: none"> - Wzrost stopnia zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej. - 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 2015 r.

ZADANIE 9: Ułatwienie dostępu do przystanków	
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.
Zakres zadania:	<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, - 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:	Realizacja do 2015 r.

8 WDRAŻANIE ZINTEGROWANEGO PLANU ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

8.1 Zasięg terytorialny Planu

Łomża to jedno z trzech głównych miast województwa podlaskiego obok Białegostoku i Suwałk. Jest to miasto na prawach powiatu, byłe miasto wojewódzkie do 1999r, usytuowane w odległości ok. 140 km na północny-wschód od Warszawy i 75 km na południowy-zachód od Białegostoku. Podróże dalekobieżne realizowane są w Łomży przy wykorzystaniu komunikacji autobusowej oraz transportu indywidualnego. Miasto posiada bezpośrednie powiązanie (dzięki układowi linii zamiejskich MPK) z takimi miejscowościami jak: Piątnica, Marianowo, Stara Łomża, Zosin, Siemień, Rybno, Pniewo, Kupiski Kolonie, Kupiski St., Kupiski N., Mątewica, Nowogród, Zawady, Giełczyn, Jednaczewo, Konarzyce, Kisiołki, Boguszyce, Czaplice, Kaliowo, Drozdowo, Niewodowo, Rakowo, Krzewo, Brodowo i Niwkowo. Zasadniczo, częstotliwość kursowania autobusów jest na poziomie 1 autobus/godzinę. Bliższe podróże (miejskie) są obsługiwane przez autobusy komunikacji miejskiej (MPK) oraz transport indywidualny (podróże samochodem, rowerem, piesze).

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego (ZPRTP) w Łomży do roku 2015 będzie obejmował swym zasięgiem nie tylko Łomżę, ale również obszar w bezpośrednim sąsiedztwie miasta (powiat Łomżyński). ZPRTP w Łomży do roku 2015 będzie mieć również pośrednio wpływ na transport drogowy występujący na drogach krajowych w okolicach Łomży (dk 61, dk 63 i dk 64).

8.2 Horyzont czasowy Planu

Rok 2015 jako horyzont czasowy Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego (ZPRTP) określono biorąc pod uwagę dwa zasadnicze aspekty:

- okres planowania w Unii Europejskiej (tj. 2007-2013) i możliwość rozliczania inwestycji co najmniej do roku 2015 oraz
- długoterminowość działań jakie są podejmowane w sektorze transportowym.

8.3 Zasady promocji Planu

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego w Łomży do roku 2015 będzie promowany, m.in. przez informowanie społeczeństwa i inne podmioty o celach, zadaniach i sposobach ich realizacji. W szczególności zakłada się szerokie informowanie o projektach realizowanych przy pomocy funduszy UE. Celem będzie zwiększenie świadomości społecznej i przejrzystości działań Unii Europejskiej, a także tworzenie spójnego obrazu pomocy, zaangażowanej na terenie wszystkich zainteresowanych państw członkowskich. Zgodnie z wymogami wynikającymi z Rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 1159/20 z dnia 30 maja 2000r państwa członkowskie mają obowiązek dostarczania informacji i promocję działań dotyczących pomocy udzielanej w ramach funduszy UE.

Działania te, w sposób czytelny i jasny będą prowadzone w stosunku do projektów infrastrukturalnych, w tym:

- Jeżeli projekt jest realizowany przed podpisaniem umowy, rozpowszechniana będzie informacja o tym, iż ubiega się o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej, a w momencie otrzymania takiego dofinansowania przeprowadzona będzie właściwa promocja projektu współfinansowanego z środków Unii Europejskiej.

- Jeżeli projekt zostanie zrealizowany, a później zacznie ubiegać się o środki unijne, informacja o projekcie zostanie przedstawiona społeczeństwu i beneficjentom końcowym projektów.

W związku z zaleceniami Rozporządzenia Komisji nr 1159/2000, zostanie stworzony Plan Promocji, szczegółowo określający m.in.:

- cele działań informacyjnych i promocyjnych,
- potencjalne grupy docelowych działań informacyjnych i promocyjnych,
- strategię informowania i promocji ZPRTP w Łomży do roku 2015,
- jednostki odpowiedzialne za realizację.

Cele planu promocji

Podstawowymi celami planu promocji, zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu KE są:

- określenie sposobów zapewnienia powszechnego dostępu do informacji związanej z realizacją inwestycji na terenie Łomży, w tym współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej w ramach ZPRTP w Łomży do roku 2015;
- określenie sposobów informowania opinii publicznej o roli Unii Europejskiej w zakresie wspierania rozwoju i modernizacji systemu transportowego w powiecie łomżyńskim oraz o osiągniętych rezultatach tego wsparcia;
- przejrzyste określenie i delegowanie odpowiedzialności za inicjowanie i realizację na szczeblu miasta działań informacyjnych i promocyjnych dotyczących możliwości uzyskania wsparcia finansowego z funduszy UE.

Wszelkie działania informacyjne i promocyjne realizowane w ramach Planu Promocji ZPRTP w Łomży do roku 2015 jak i poszczególnych projektów mają na celu:

- skuteczne poinformowanie wszystkich zainteresowanych o zgłoszonych projektach do realizacji przy współfinansowaniu z funduszy europejskich w ramach ZPRTP w Łomży do roku 2015 oraz o obowiązujących w tym zakresie procedurach;
- podniesienie świadomości opinii publicznej o rezultatach zaangażowania środków z Unii Europejskiej w działania realizowane w ramach ZPRTP w Łomży do roku 2015.

Grupy docelowe Planu Promocji

Grupami docelowymi planu promocji są:

- Społeczeństwo Łomży i powiatu łomżyńskiego;
- Komórki i jednostki organizacyjne oraz osoby prawne powiatu łomżyńskiego realizujące projekty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej;
- Organizacje pozarządowe;
- Lokalne władze oraz inne właściwe władze publiczne;
- Media.

Główne instrumenty działań informacyjnych i promocyjnych

- Publikacje (broszury, ulotki i biuletyny).

Zgodnie z wymogami powinny zawierać jasne wskazanie na udział Unii Europejskiej w

realizacji projektu oraz, w miarę potrzeb, funduszu, jak również godło wspólnotowe, jeżeli narodowe bądź regionalne godło także zostało użyte. Publikacje powinny zawierać odesłania do organu odpowiedzialnego za treść informacji i do organu zarządzającego wyznaczonego do realizacji danego pakietu pomocniczego.

W odniesieniu do ZPRTP w Łomży do roku 2015 za publikację zarówno całego dokumentu, jak również jego streszczenia, zawierającego kluczowe informacje, odpowiedzialne będzie Urząd Miasta Łomża.

- Informacja dostępna za pomocą środków elektronicznych (strony internetowe, bazy danych dla potencjalnych beneficjentów).

Ta forma działań informacyjnych jest szczególnie zalecana, ze względu na skuteczne przekazywanie informacji oraz możliwość usprawnienia dialogu z opinią publiczną. Zgodnie z wymogami rozporządzenia, strony internetowe dotyczące informacji o projektach realizowanych z pomocą środków Unii Europejskiej, powinny wspominać uczestnictwo Unii Europejskiej, oraz odpowiedniego funduszu, a także zawierać odsyłacz do pozostałych stron internetowych Komisji dotyczących funduszy UE.

W odniesieniu do ZPRTP w Łomży do roku 2015 w ramach Planu Promocji informacja powinna być umieszczona na stronach internetowych miasta lub, co najmniej, jej streszczenia z kluczowymi informacjami.

- Współpraca z mediami – prasą, telewizją, rozgłośniami radiowymi o zasięgu lokalnym i regionalnym.

W celu upowszechnienia informacji związanych ze ZPRTP w Łomży do roku 2015 należy nawiązać współpracę z mediami. Odpowiedzialnymi za inicjowanie tego są wszystkie komórki i jednostki organizacyjne oraz osoby prawne miasta Łomży zaangażowane we wdrażanie Planu.

- Billboardy, tablice pamiątkowe.

Billboardy (na miejscu realizacji danego projektu), stałe tablice pamiątkowe (w miejscach powszechnie dostępnych po zakończeniu realizacji projektu) umieszczane są w celu informowania opinii publicznej o dofinansowaniu projektów ze środków Unii Europejskiej.

Forma i treść billboardów oraz tablic pamiątkowych powinna być zgodna z zapisami Rozporządzenia Komisji Europejskiej 1159/2000. Odpowiedzialnymi za prawidłowe oznaczenie miejsca realizacji projektów są wszystkie komórki i jednostki organizacyjne oraz osoby prawne miasta Łomży, realizujące projekty.

Wszystkie działania informacyjne i reklamowe kierowane do opinii publicznej, materiały promocyjne, a także dokumenty stosowane podczas projektów współfinansowanych ze środków UE powinny zawierać:

- logo Unii Europejskiej,
- herb miasta Łomży,
- logo europejskiego funduszu zaangażowanego w realizację projektu,
- logo programu operacyjnego, w ramach którego realizowany jest projekt.

Zgodnie z wymogami wymienione wyżej logo muszą się znaleźć na:

- billboardach;
- tablicach pamiątkowych;

- wnioskach aplikacyjnych;
- kwartalnych, rocznych i sporządzanych na zakończenie raportach z realizacji projektów;
- ogłoszeniach;
- korespondencji;
- stronie internetowej miasta Łomży, która zawiera informacje nt. prowadzonych inwestycji w mieście;
- materiałach prasowych.

Komórki i jednostki organizacyjne oraz osoby prawne miasta Łomży odpowiedzialne za prowadzenie działań informacyjnych i promocyjnych ZPRTP w Łomży do roku 2015 powinny wybrać najwłaściwsze instrumenty, w celu dotarcia z informacją do wszystkich zaangażowanych i zainteresowanych. Główną ideą projektowania akcji promocyjnej i informacyjnej powinno być dążenie do przedstawienia informacji o zasadach i procedurach związanych z wykorzystaniem funduszy UE w najbardziej przystępny sposób.

Jednostki odpowiedzialne za realizację Planu Promocji

Na szczeblu miasta Łomży Wydział Polityki Gospodarczej i Inwestycji koordynuje działania informacyjne i promocyjne, między innymi poprzez inicjowanie wspólnych przedsięwzięć ze wszystkimi komórkami i jednostkami organizacyjnymi oraz osobami prawnymi miasta Łomży zaangażowanymi w realizację działań w ramach ZPRTP w Łomży do roku 2015.

Obowiązki w zakresie informacji i promocji

Wydział Polityki Gospodarczej i Inwestycji – zakres odpowiedzialności

1. Koordynowanie działań informacyjnych i promocyjnych na szczeblu miasta Łomży.
2. Zapewnienie powszechnego dostępu do informacji o ZPRTP oraz realizowanych projektach w ramach ZPRTP.
3. Współpraca ze wszystkimi komórkami i jednostkami organizacyjnymi oraz osobami prawnymi miasta Łomży zaangażowanymi w realizację ZPRTP w Łomży do roku 2015 oraz projektów realizowanych w ramach ZPRTP, w szczególności z MPK.
4. Nadzór nad przestrzeganiem przez komórki i jednostki organizacyjne oraz osoby prawne miasta Łomży zasad dotyczących stosowania środków informacyjnych i promocyjnych w ramach ZPRTP.

9 MONITOROWANIE ZINTEGROWANEGO PLANU ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

9.1 System monitorowania Planu

Monitorowanie Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego powinno polegać na stałej obserwacji procesu wdrożenia wraz z analizą jego efektów. W ramach monitorowania należy zatem stale (na bieżąco) oceniać skuteczność prowadzonych działań i w razie potrzeby reagować jeśli jest taka konieczność.

Monitorowanie ZPRTP w Łomży do roku 2015 będzie realizowane na dwóch płaszczyznach:

- Decyzyjnej, wyznaczającej i oceniającej cele i zadania. W skład takiego zespołu powinien wchodzić Prezydent Miasta i/lub jego zastępca, Przedstawiciel Rady Miasta, przedstawiciele jednostek miejskich tj. MPK oraz Wydziału Polityki Gospodarczej i Inwestycji, Wydział Gospodarki Komunalnej oraz Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa.
- Wykonawczej, której zadaniem będzie zbieranie danych i opracowywanie materiałów analitycznych.

Wszystkie te działania powinny być realizowane przy czynnej współpracy z lokalnymi podmiotami gospodarczymi, instytucjami dystrybuującymi środki unijne oraz społecznością powiatu łomżyńskiego na którą realizowany plan ma bezpośredni wpływ.

Procedura monitorowania zawiera zasady weryfikacji poziomu wskaźników ustalonych w ZPRTP, istotnych z punktu widzenia systemu transportowego. Jako realizację celów planu uznaje się osiągnięcie założonych wskaźników. Wskaźniki te weryfikują słuszność przedsięwziętych działań w zakresie transportu publicznego, pomagają prawidłowo ocenić zmiany oraz ustalić ich przyczyny. W konsekwencji będą zatem stanowić bodziec do weryfikacji planu lub jego utrzymania i konsekwentnej realizacji zgodnie z ZPRTP w Łomży do roku 2015.

Procedura monitorowania powinna składać się z:

- gromadzenia informacji i danych oraz przetwarzania ich tak by można było określić wskaźniki rzeczywiste;
- weryfikacji zadań wynikających z planu w oparciu o prognozowane i rzeczywiste wskaźniki;
- identyfikacji szans i zagrożeń, również nowych dotychczas nie branych pod uwagę;
- sporządzania raportów na temat zaawansowania i efektywności realizowanego planu ze szczególnym uwzględnieniem wskaźników służących ocenie tego procesu oraz aktualizacja celów i zagrożeń wraz z ewentualnymi sugestiami co do nowych celów i zagrożeń wraz z propozycją sposobu i weryfikowania (wskaźniki);
- korekty zadań planu w zakresie celów i zagrożeń wraz z nowymi wskaźnikami weryfikujących je.

9.2 Wskaźniki osiągnięcia założonych celów

Sposób realizacji planu i uzyskiwane rezultaty powinny być kontrolowane poprzez wskaźniki realizacji planu z rozróżnieniem wskaźników produktu i wskaźników rezultatu. W związku z

powyższym poniżej zaproponowano listę wskaźników ograniczoną do najważniejszych, najlepiej opisujących zmiany zachodzące w systemie transportowym i możliwych do oszacowania, z zaangażowaniem ograniczonych środków finansowych.

Łącznie zaproponowano 10 wskaźników produktu i 7 wskaźników rezultatu, w tym:

<i>l.p.</i>	<i>Wskaźnik produktu</i>	<i>Miara</i>
1	Długość nowych tras autobusowych o podwyższonej jakości	km
2	Liczba nowych i zmodernizowanych przystanków autobusowych	sztuk
3	Liczba zmodernizowanych pętli autobusowych	sztuk
4	Liczba przystanków objętych systemem dynamicznej informacji pasażerskiej	sztuk
5	Liczba zmodernizowanych przystanków autobusowych z uwzględnieniem potrzeb obsługi osób niepełnosprawnych	sztuk
6	Liczba zmodernizowanych węzłów przesiadkowych	sztuk
7	Liczba nowych autobusów niskopodłogowych	sztuk
8	Liczba autobusów wyposażonych w monitoring	sztuk
9	Liczba autobusów wyposażonych w system łączności z dyspozytorem	sztuk
10	Liczba skrzyżowań z priorytetem dla komunikacji autobusowej	sztuk

<i>l.p.</i>	<i>Wskaźnik rezultatu</i>	<i>Miara</i>
1	Udział przystanków autobusowych dostosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych	%
2	Udział autobusów niskopodłogowych w ogólnej liczbie autobusów	%
3	Udział nowych tras autobusowych o podwyższonej jakości w ogólnej długości tras autobusowych	%
4	Udział zmodernizowanych przystanków autobusowych w ogólnej liczbie przystanków	%
5	Udział przystanków objętych systemem dynamicznej informacji pasażerskiej w ogólnej liczbie przystanków	%
6	Udział autobusów wyposażonych w monitoring w ogólnej liczbie autobusów	%
7	Udział autobusów wyposażonych w system łączności z dyspozytorem w ogólnej liczbie autobusów	%