

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORT ZBIOROWEGO DLA POWIATU ŁOMŻYŃSKIEGO

Projekt do konsultacji społecznych

Warszawa, 28.10.2016

Dokument opracowany przez zespół
ekspertów Blue Ocean Business Consulting
ds. transportu publicznego



SPIS TREŚCI

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	4
1.1. CEL OPRACOWANIA	4
1.2. ZAKRES PLANU	7
1.3. DEFINICJE I OKREŚLENIA.....	8
2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU	9
3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM.....	10
3.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE ŁOMŻYŃSKIM	10
3.2. DEMOGRAFIA.....	11
3.3. GOSPODARKA	16
3.4. SFERA SPOŁECZNA	21
3.5. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU ŁOMŻYŃSKIEGO	23
4. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE POWIATU ŁOMŻYŃSKIEGO	39
4.1. REGIONALNY OSOBOWY TRANSPORT DROGOWY	39
5. DETERMINANTY ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM	49
5.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE	49
5.2. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI	50
5.3. USTALENIA WOJEWÓDZKIEGO PLANU TRANSPORTOWEGO	51
5.4. UKŁAD DROGOWY	56
5.5. TRANSPORT INDYWIDUALNY	64
5.6. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE ŁOMŻYŃSKIM	65
5.7. EMISJA SPALIN	67
5.8. EMISJA HAŁASU	69
6. OCENA I PROGNOZA SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM	73
6.1. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU W POWIECIE ŁOMŻYŃSKIM	76
7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	80
7.1. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	80
7.2. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ	81
7.3. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY	92
7.4. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)	94
7.5. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM UWZGLĘDNIAJĄCE INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ	96

8. PLANOWANA OFERTA TRANSPORTOWA ORAZ POŻĄDANY STANDARD USŁUG TRANSPORTOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	101
8.1. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA – SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	101
8.2. PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA	106
8.3. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU	106
8.4. GWARANTOWANY KOMFORT ROZUMIANY JAKO WYMAGANE WYPOSAŻENIE POJAZDÓW	106
8.5. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ	107
8.6. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	108
8.7. WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	111
9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZOWEGO W TRANSPORCIE PUBLICZNYM.....	112
9.1. ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM	112
9.2. WYBÓR OPERATORA	115
9.3. PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ	116
9.4. ZASADY PROJEKTOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY	121
9.5. PROJEKTOWANIE SYSTEMÓW TARYFOWO-BILETOWYCH I DYSTRYBUCJA BILETÓW	122
10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	123
10.1. FORMY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH	123
10.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH	125
11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA.....	130
11.1. INFORMACJA PASAŻERSKA W WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH, NA DWORCACH I PRZYSTANKACH.....	130
11.2. INFORMACJA PASAŻERSKA W POJAZDACH	130
11.3. INFORMACJA PASAŻERSKA NA MIEJSCACH NIEZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z TRANSPORTEM	130
12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	132
12.1. ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO	132
12.2. DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH	136
13. ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO.....	138

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

1.1. CEL OPRACOWANIA

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 ze zmianami), zwana dalej Ustawą, powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

- planowanie rozwoju transportu,
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

Gmina:

- A. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- B. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- C. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców -w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

Powiat:

- A. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- C. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

Województwo:

- A. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

Minister właściwy do spraw transportu:

- w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów. Powyższe odnosi się także do powiatu łomżyńskiego.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

1. W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
2. Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
3. Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
4. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady

zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

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

- A. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- B. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- C. **Integracja systemu transportowego** - w układzie gałęziowym i terytorialnym
- D. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- E. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- F. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. ZAKRES PLANU

Zakres planu transportowego został określony w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 roku w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684) i przedstawia się następująco:

1. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym
2. Sieć drogowa i kolejowa w powiecie
 - Analiza zezwoleń wydanych przez starostę powiatu
3. Organizacja rynku przewozów
 - Rola organizatora transportu publicznego
 - Integracja transportu publicznego z indywidualnym
4. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych
5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych
6. Ochrona środowiska naturalnego w powiecie
7. Sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej
8. Wyznaczenie linii o charakterze użyteczności publicznej
9. Określenie trybu wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego
10. Przewidywane finansowanie usług przewozowych
11. Kierunki rozwoju transportu publicznego w perspektywie do 2025 roku

1.3. DEFINICJE I OKREŚLENIA

Tabela 1. Definicje i określenia

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
2	Organizator publicznego transportu zbiorowego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiecie łomżyńskim jest Starosta łomżyński.</p>
3	Operator publicznego transportu zbiorowego	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.
7	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.
8	Dopłata	Partycypacja (udział) w kosztach realizacji powierzonego zadania w zakresie prowadzenia na określonym terenie lokalnego transportu zbiorowego.

2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu łomżyńskiego został opracowany zgodnie z zapisami art. 12 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Niniejsze rozporządzenie wskazuje, że plan transportowy składa się z części graficznej oraz tekstowej. Jednocześnie w ramach struktury dokumentu należy wyróżnić:

- **komponent diagnostyczny**, na który składa się analiza uwarunkowań demograficznych, społecznych i gospodarczych badanego obszaru, charakterystyka aktualnej oferty przewozowej oraz całego systemu transportowego, ocena i prognoza potrzeb przewozowych, uwzględniająca zachowania i preferencje komunikacyjne mieszkańców,
- **komponent planistyczny**, na który składa się określenie sieci komunikacyjnej, na której organizator zamierza uruchamiać przewozy pasażerskie, przewidywanego finansowania usług przewozowych, pożądanego standardu usług przewozowych, zasad organizacji rynku przewozów oraz wskazanie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze wskazanego podmiotu

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu, jego autorzy korzystali z materiałów źródłowych udostępnionych przez Starostwo Powiatowe w Łomży, Gminy wchodzące w skład powiatu łomżyńskiego, Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, poszczególnych przewoźników działających na terenie powiatu łomżyńskiego oraz literatury specjalistycznej poświęconej publicznemu transportowi zbiorowemu.

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Zgodnie z postanowieniami art. 10 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Łomżyńskiego podlega konsultacjom społecznym, które mają na celu prezentację i poinformowanie mieszkańców powiatu o działaniach i rozwiązaniach przewidzianych do realizacji na mocy postanowień planu transportowego. Jednocześnie konsultacje społeczne mają na celu umożliwienie stronie społecznej wniesienia uwag do treści projektu dokumentu. Organizator publicznego transportu zbiorowego rozpatrzy wnioski i uwagi, które wpłynęły w okresie trwania wskazanej procedury tj. okresu nie krótszego niż 21 dni od dnia ogłoszenia. Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostanie stosownie zaktualizowany, w przypadku uznania wskazanych opinii za zasadne.

Informację o opracowywanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM

3.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE ŁOMŻYŃSKIM

Powiat łomżyński położony jest w zachodniej części województwa podlaskiego, został utworzony na podstawie ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz. U. Nr 91, poz. 578 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 sierpnia 1998 roku w sprawie utworzenia powiatów (Dz. U. Nr 103, poz. 652) z dniem 1 stycznia 1999 roku. Powiat łomżyński to jeden z siedemnastu powiatów województwa podlaskiego położony w jego zachodniej części. Powiat łomżyński jest ważnym węzłem komunikacyjnym i transportowym północno-wschodniej Polski.

Mapa 1. Powiat łomżyński na tle województwa podlaskiego



źródło: opracowanie własne

Obszar powiatu o powierzchni 1387 km² administracyjnie obejmuje swoim terytorium obszar dziewięciu jednostek samorządowych:

- **gminy miejsko-wiejskie:** Jedwabne, Nowogród;
- **gminy wiejskie:** Łomża, Miastkowo, Piątnica, Przytuły, Śniadowo, Wizna, Zbójna.

Teren powiatu zamieszkuje 51 439 mieszkańców (według danych z 31.12.2015).

Geograficzne położenie powiatu znajduje się na terytorium makroregionu Niziny Północnomazowieckiej, w skład którego wchodzi 3 mezoregiony: Międzyrzecze Łomżyńskie, Równina Kurpiowska, Dolina Dolnej Narwi.

3.2. DEMOGRAFIA

Powierzchnia powiatu wynosi 1 387 km², co stanowi 6,71% powierzchni województwa podlaskiego. Powierzchnia całego województwa wynosi 20187 km². Największe powiaty w województwie pod względem powierzchni to kolejno:

- Białostocki 2975 km² (14,7%)
- Sokółski 2055 km² (10,2 %)
- Augustowski 1659 km² (8,2%)
- Na tym tle powiat łomżyński należy do powiatów średnich w województwie. Podobnie można zaklasyfikować, powiaty:
- Bielski (6,9%)
- Siemiatycki (7,2%)
- Wysokomazowiecki
- Moniecki (6,4%)
- Suwalski (6,5 %).

Powiat zamieszkały jest przez 51 439 mieszkańców (wg GUS stan na 31 grudzień 2015 r.) co stanowi 4,33% ludności województwa podlaskiego. W całym województwie zamieszkuje 1 188 80 osób. Zdecydowanie w tym względzie wyróżnia miasto Białystok 296 000 osób (24,9%) oraz powiat białostocki, w którym mieszka 145 500 osób (12,3 %). Pozostałe powiaty są zbliżone do siebie pod względem liczby ludności:

Liczba ludności w powiatach

Powiat	Liczba ludności	% liczba ludności
białostocki	145,5	12,3
sokółski .	69,4	5,8
Miasto na prawach powiatu: Białystok	296,0	24,9
bielski	56,6	4,8
hajnowski	44,6	3,7
kolneński	39,2	3,3
łomżyński	51,4	4,3
siemiatycki	46,1	3,9
wysokomazowiecki	58,2	4,9

zambrowski	44,3	3,7
Miasto na prawach powiatu: Łomża	62,7	5,3
augustowski	59,1	5,0
grajewski	48,4	4,1
moniecki	41,5	3,5
sejneński	20,6	1,7
suwalski	35,9	3,0
Miasto na prawach powiatu: Suwałki	69,4	5,8

Gęstość zaludnienia w powiecie łomżyńskim wynosi 38 osób/km². Średnia gęstość zaludnienia dla całego województwa wynosi 59 osób/ km².

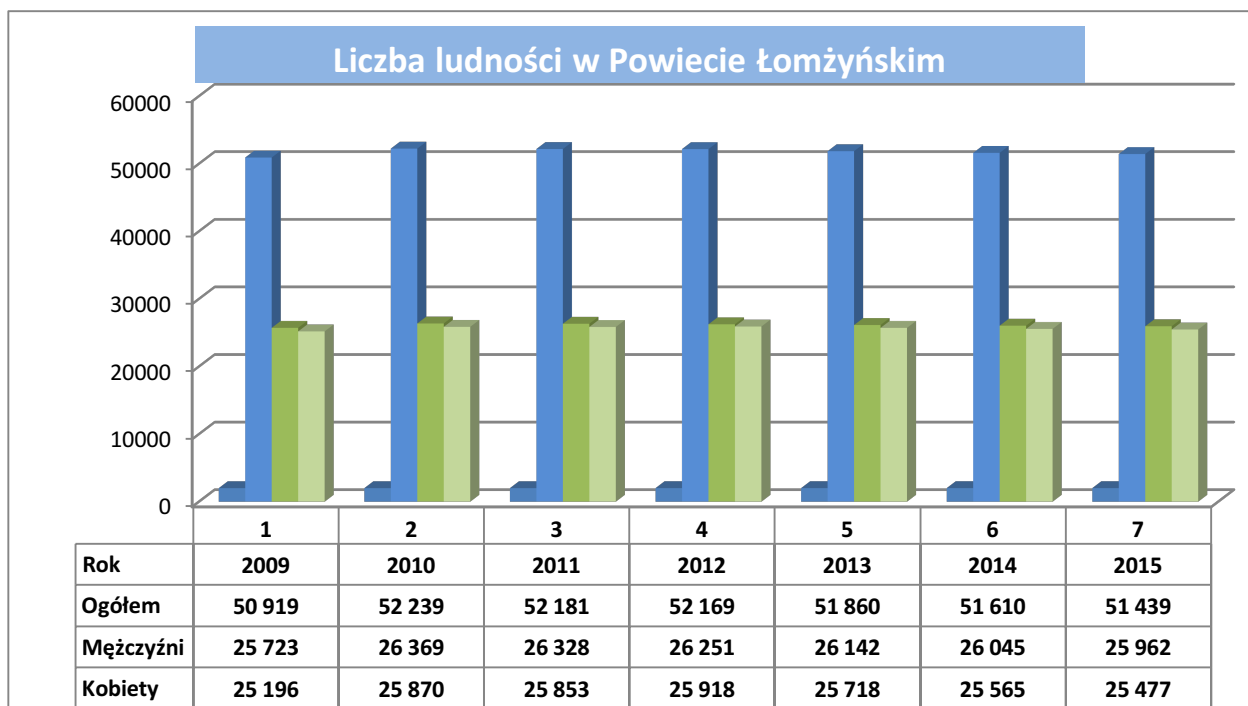
Najgęściej zaludnione w województwie są kolejno powiaty:

- Zambrowski 60 osób/km²
- Grajewski 50 osób/km²
- Białostocki 49 osób/km²
- Wysokomazowiecki 45 osób/km²

Powiat łomżyński znajduje się wśród powiatów o średniej gęstości zaludnienia osób/km². Wymienić tutaj można dodatkowo powiaty:

- Kolneński 42 osób/km²
- Bielski 41 osób/km²
- Augustowski 36 osób/km²
- Sokółski 34 osób/km²
- Siemiatycki 32 osób/km²

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie łomżyńskim



Źródło: opracowanie własne Bank Danych Lokalnych, GUS

Tabela 2 Zmiany demograficzne w powiecie łomżyńskim

Zmienna	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Urodzenia	584	500	549	532	540	483
Zgony	533	574	587	546	569	539
Napływ ludności	658	610	596	508	532	497
Odływ ludności	575	597	599	679	719	626
SALDO ZMIAN	134	-61	-41	-185	-216	-185

Źródło: opracowanie własne Bank Danych Lokalnych, GUS

Zmiany demograficzne zachodzące w powiecie mają w swej dynamice tendencję negatywną. W analizowanym okresie wzrasta negatywny wskaźnik urodzin do zgonów. W 2015 roku wskaźnik ten wynosił – 185. W przypadku migracji do i z powiatu utrzymuje się niewielka przewaga migracji do powiatu, co uznać należy za tendencję pozytywną.

Tabela 3. Wskaźniki demograficzne powiatu łomżyńskiego na tle województwa podlaskiego

Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pracujący (na 1000 mieszkańców)			80	85	87	87
w województwie	473	475	459	453	467	181

<i>podlaskim</i>						
Osoby w wieku przedprodukcyjnym w tys.	11 446	11 155	10 890	10 463	10 163	9 920
<i>w województwie podlaskim</i>	229 068	223 301	218 452	214 010	210 460	207 394
Osoby w wieku produkcyjnym w tys.	31 943	32 192	32 476	32 487	32 531	32 475
<i>w województwie podlaskim</i>	764 843	764 749	763 217	759 614	755 557	750 360
Osoby w wieku poprodukcyjnym w tys.	8 850	8 834	8 803	8 910	8 916	9 044
<i>w województwie podlaskim</i>	209 537	212 932	216 967	221 341	225 901	231 046
Stopa bezrobocia zarejestrowanego w tys.	93,5	100	97,8	101,5	110,5	115
<i>w województwie podlaskim</i>	111,3	112,8	109,7	112,7	113,2	118
Przyrost naturalny (na 1000 mieszkańców)	51	-74	-38	-14	-29	-56
<i>w województwie podlaskim</i>	114	-492	-695	-1533	-821	-1477
Saldo migracji (na 1000 mieszkańców)	83	13	-3	-171	-187	-129
<i>w województwie podlaskim</i>	-1616	-1898	-1745	-2053	-1912	-1907

Źródło: opracowanie własne Bank Danych Lokalnych, GUS

Współczynnik osób w wieku przedprodukcyjnym wykazuje się dynamiką malejącą. W całym województwie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym rok do roku wykazuje tendencję wzrostową. W perspektywie długoterminowej jest to tendencja niekorzystna. Świadczyć może o zmniejszeniu dzietności w powiecie łomżyńskim. Długoterminowo tendencja powyższa będzie

negatywnie oddziaływać na potencjał rozwojowy powiatu. Statystycznym odzwierciedleniem tego faktu może być spadek wskaźnika osób wieku produkcyjnym.

Współczynnik osób w wieku produkcyjnym, w analizowanym okresie czasu wykazuje trend wzrostowy. Na przestrzeni sześciu analizowanych lat 2010-2015 liczba osób w wieku produkcyjnym zwiększyła się o około 532 osób średniorocznie. W województwie podlaskim widać natomiast tendencję spadkową.

W przypadku osób w wieku poprodukcyjnym widać tendencję wzrostową. Jest to tendencja charakterystyczna nie tylko dla województwa podlaskiego ale też dla całego kraju. Starzenie się społeczeństwa jest barierą rozwojową, z punktu widzenia organizacji transportu zbiorowego należy tą determinantę uwzględnić w strategicznym planowaniu. Zasadnicze znaczenie, z punktu widzenia tej grupy populacji mają dwa czynniki: dostęp do zbiorowych środków transportu, oraz rentowność zbiorowej komunikacji, z uwzględnieniem wzrostu poziomu dotacji ze środków publicznych.

Korzystniej w stosunku do danych dla całego województwa kształtuje się saldo migracji, które jest co prawda ujemne dla powiatu, nie mniej jednak w mniejszym stopniu niż dla całego województwa. Dodać można, że w latach 2010-2011 wskaźnik migracji był dodatni, co oznacza że więcej osób przybyło z zamiarem stałego popytu niż w analogicznym okresie opuściło powiat łomżyński. Jeśli powyższe dane odniesiemy do wskaźnika osób w wieku przedprodukcyjnym, to zauważalna jest bezpośrednia korelacja tych dwóch tendencji. Tym samym należy przypuszczać, że struktura ilościowa osób migrujących z terenu powiatu łomżyńskiego w znacznym stopniu składa się z osób w wieku przedprodukcyjnym.

Na bazie dostępnych danych statystycznych nie można dokonać analizy trendu przyrostu naturalnego. Wskaźnik ten w analizowanym okresie był wyjściowo dodatni (więcej rocznie urodzeń niż zgonów), w kolejnych latach zanotowano wskaźnik ujemny, jednak bez wskazania jednoznacznego kierunku dynamiki. Można mieć nadzieję, że działania w ramach ogólnokrajowej polityki społecznej (Program 500 +) wpłyną na przywrócenie dodatniej wartości wskaźnika.

Bezrobocie w powiecie łomżyńskim wynosiło w 2015 roku 11,5 % (12,5 % wśród kobiet i 10,6 % wśród mężczyzn). Jest to wartość porównywalna do stopy bezrobocia dla województwa podlaskiego oraz wyższa od stopy bezrobocia dla całej Polski. Adekwatną bazą porównawczą w tym przypadku jest jednak bezrobocie na poziomie województwa. W tym miejscu jak czynnik pozytywny wpływający bezpośrednio na stopę bezrobocia wymienić można relatywną bliskość położenia powiatu łomżyńskiego w stosunku do innych powiatów metropolii warszawskiej, co powinno średnio i długoterminowo objawiać się przenoszeniem aktywności przedsiębiorców na tereny coraz dalej wokół metropolii warszawskiej. Barierą rozwojową w tym obszarze może być brak zadowalającej komunikacji kolejowej, impulsem prorozwojowym zaś budowa trasy krajowej tranzytowej Via Baltica.

Tabela 4. Liczba ludności powiatu łomżyńskiego w podziale na grupy funkcjonalne

Grupy wieku/rok	2018	2020	2025	2030
-----------------	------	------	------	------

ogółem	51 643	51 569	51 385	51 100
wiek przedprodukcyjny	9 810	9 677	9 398	8 741
wiek produkcyjny	33 163	33 176	32 654	32 255
wiek poprodukcyjny	8 670	8 716	9 333	10 104
<i>mobilny</i>	20 226	19 737	18 396	17 039
<i>niemobilny</i>	12 937	13 439	14 258	15 216

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Według prognoz Głównego Urzędu Statystycznego liczba ludności powiatu łomżyńskiego będzie spadała, z obecnych 51 610 tys. do 51 100 tys. w 2030 roku. Liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym będzie malała, zaś liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym będzie rosła co świadczy o starzeniu się społeczeństwa analizowanego powiatu. Wskaźnik ukazujący liczbę ludności niemobilnych również będzie rósł co w perspektywie generować będzie zwiększone zapotrzebowanie na transport publiczny. Długoterminowo powyższe wskaźniki pokazują niekorzystne demograficzne tendencje.

3.3. GOSPODARKA

W powiecie łomżyńskim funkcjonuje 3 013 tys. podmiotów gospodarczych (stan na koniec 2015 roku). W 2015 roku było 4 472 osób pracujących, które stanowiły 8,69 % ogółu mieszkańców (jest to 14,13 % osób w wieku produkcyjnym).

Liczba zatrudnionych osób w wieku produkcyjnym znacznie różni się od ilości osób zarejestrowanych jako osoby bezrobotne. Różnica wynika na pewno z braku wyróżnienia w danych osób prowadzących działalność rolniczą, a także z migracji wewnętrznej i za granicę osób w wieku produkcyjnym bez wymeldowania. Kolejną przyczyną może być też zatrudnienie w tzw. „szarej strefie”, choć w tym przypadku należy szacować że znaczny odsetek tych osób jest wykazywany jako osoby bezrobotne.

Tabela 5. Struktura zatrudnienia w powiecie łomżyńskim w 2015 roku

WYSZCZEGÓLNIENIE	Pracujący ogółem	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości oraz pozostałe usługi
------------------	------------------	---	---------------------------	---	---

				i komunikacja	
Powiat łomżyński	4 472	190	1 867	866	1549
Gminy miejsko - wiejskie:					
Jedwabne	637	#	#	86	152
Nowogród	170	#	#	37	125
Gminy wiejskie:					
Łomża	1223	30	401	520	272
Miastkowo	393	#	234	#	137
Piątnica	1 353	57	766	135	395
Przytuły	93	12	#	#	70
Śniadowo	232	#	#	33	159
Wizna	186	8	#	#	111
Zbójna	185	#	#	#	125

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

4,25 % aktywnych zawodowo mieszkańców Łomży pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 41,75 % w przemyśle i budownictwie, a 19,36 % w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja) oraz 34,64 % pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

Najwyższe zatrudnienie w powiecie 41,75 % jest w działalności skategoryzowanej jako przemysł i budownictwo w gminach Piątnica, Łomża, Jedwabne i Miastkowo.

Większość firm funkcjonujących na terenie powiatu łomżyńskiego to zakłady jednoosobowe. Terytorialne rozmieszczenie firm zarejestrowanych w poszczególnych gminach powiatu łomżyńskiego jest nierównomierne. Większość podmiotów zlokalizowanych jest na terenie gmin: Śniadowo, Piątnica oraz Łomża, czyli gmin zlokalizowanych w bliskiej odległości od miasta Łomży.

Bogate ekologicznie zaplecze surowcowe sprawia, że potencjał przemysłowy zdominowany jest głównie przez przetwórstwo rolno - spożywcze, które reprezentują małe i średniej wielkości zakłady przetwarzające miejscową produkcję rolną.

Tabela 6. Podmioty Gospodarki Narodowej w Rejestrze Regon w 2015 roku

WYSZCZEGÓLNIENIE	Ogółem	Sektor		Osoby prawne i jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej				Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	
				w tym					
		publiczny	prywatny		spółki handlowe	spółki cywilne	spółdzielnie		fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne
Powiat łomżyński	3013	118	2891		583	120	23	161	2430
Gminy miejsko - wiejskie									
Jedwabne	243	16	227		59	10	2	16	184
Nowogród	265	11	253		57	11	4	16	208
Gminy wiejskie:									
Łomża	830	13	817		95	32	3	26	735
Miastkowo	219	8	211		44	9	2	19	175
Piątnica	676	27	648		140	32	5	37	536
Przytuły	76	10	66		16	-	-	4	60
Śniadowo	323	13	310		85	13	4	19	238
Wizna	177	10	166		49	7	2	18	128

Zbójna	204	10	193		38	6	1	6	166
--------	-----	----	-----	--	----	---	---	---	-----

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Największą dominacją podmiotów charakteryzują się jednak następujące gminy: Piątnica, Łomża i Śniadowo. Taka rozbieżność w liczebności podmiotów gospodarczych w w/w gminach jest spowodowana przede wszystkim bliskim sąsiedztwem miasta Łomży oraz funkcjonowaniem na tych terenach dużych zakładów przemysłowych.

Analizując strukturę podmiotów gospodarczych w powiecie łomżyńskim dominuje sektor prywatny – spółki prawa handlowego i spółki cywilne, natomiast najwyższa jest liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą.

Tendencja do prowadzenia indywidualnej działalności gospodarczej jest ważnym przejawem przedsiębiorczości. Ta najprostsza forma organizacyjno-prawna charakterystyczna jest raczej dla podmiotów małych i mikro. Jest też wciąż najbardziej popularnym rozwiązaniem w gospodarce. Im większa część społeczeństwa jest skłonna do uruchomienia tego typu aktywności gospodarczej, tym lepsza kondycja lokalnego rynku pracy. Po pierwsze, samozatrudnienie ogranicza poziom bezrobocia. Po drugie, część przedsiębiorców tworzy także miejsca pracy dla innych osób.

Sytuacja gospodarcza przekłada się bezpośrednio na lokalny rynek pracy – zarówno na poziomie wynagrodzenia, jak i bezrobocia czy wielkość zatrudnienia.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w powiecie łomżyńskim wynosi 3 708 PLN, co odpowiada 89,33 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce.

Kluczowe firmy dla powiatu łomżyńskiego:

- Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Piątnicy (gm. Piątnica) zaliczana do grupy 10 najlepszych spółdzielni mleczarskich w kraju, posiadająca certyfikat ISO 9002 oraz uprawnienia eksportowe do Unii Europejskiej,
- Beko Sp. z o.o. P.P.H. w Bydgoszczy Chłodnia Jezioro (gm. Piątnica) zajmująca się magazynowaniem mięsa i mrożonek,
- Scandic Food Sp. z o.o. Zakład Produkcyjny w Chojnach Starych (przetwórstwo warzyw i owoców),
- MIRPASZ Sp. z o.o. w Kalinowie gm. Piątnica (mieszalnia, produkcja pasz),
- APIS Sp. j. Masarnia Podgórze (gm. Łomża),
- PREFBET Sp. z o.o. Przedsiębiorstwo produkcji betonów w Śniadowie (gm. Śniadowo), największego w Polsce Północno-Wschodniej producentu betonu komórkowego oraz dostawca wielu innych materiałów budowlanych, prowadzącego Centrum Obsługi Budownictwa w Łomży,
- STYRPOL 1 S. c. Przedsiębiorstwo Produkcyjno Handlowe w Jezioro (gm. Piątnica) wytwarzająca elementy styropianowe dla potrzeb budownictwa,
- Zakład Produkcji Elementów Budowlanych i Kruszywa A. Męczkowski Sp. j. Kaimy (gm. Jedwabne) zajmująca się produkcją kostki brukowej,
- SONAROL Sp. j. Najda Fabryka okien w Jedwabnem (gm. Jedwabne), Fabryka Styropianu w Jezioro (gm. Piątnica),

- PHP „AGRO - ROLNIK” Sp. z o.o. w Śniadowie zajmująca się dystrybucją maszyn i urządzeń rolniczych,
- HOME PINE Sp. z o. o. w Kupiskach Starych (gm. Łomża) zajmująca się produkcją mebli,
- GOSK Krusz PW w Drogoszewie (gm. Miastkowo) kopalnia żwiru,

3.4. SFERA SPOŁECZNA

Zaplecze kulturalno-rozrywkowe powiatu łomżyńskiego według danych GUS z 2015 r przedstawia się następująco:

- Biblioteki publiczne 21 (liczba czytelników 6 165),
- Muzea 2 (zwiedzających ogółem 42 378),
- Baza noclegowa turystyki 15 obiektów, miejsc noclegowych 602 (udzielonych noclegów 32 550),
- Kluby Sportowe 17 (ćwiczących ogółem 616).

Według danych SIO (Centrum Informatyczne Edukacji) z dnia 30 września 2015 r. na terenie Powiatu funkcjonuje 39 placówek edukacyjnych, w tym 28 szkół podstawowych, 9 gimnazjów oraz 2 szkoły ponadgimnazjalne, w których uczy się około 4,4 tys. uczniów. Na terenie Powiatu łomżyńskiego nie funkcjonuje szkolnictwo specjalne. Potrzeby edukacyjne w tym zakresie zaspakajane są przez placówki oświatowe powiatu grodzkiego łomżyńskiego oraz województw ościennych.

Powyższe informacje prowadzą do wniosku, że w powiecie jest około 4,4 tys. osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej - co stanowi około 8,55% mieszkańców powiatu łomżyńskiego. Z szczegółowych analiz i prognoz dotyczących liczby uczniów w kolejnych latach można przewidywać, że liczba osób korzystających z ulg szkolnych w najbliższych latach utrzyma się na stałym poziomie.

Zgodnie z art. 17 ust. 3 cytowanej ustawy ustawodawca nakłada na gminę obowiązek zapewnienia bezpłatnego transportu lub zwrot kosztów przejazdu środkami komunikacji publicznej, jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzie dziecko mieszka, przekracza odległości wymienione w art. 17 ust. 2. Zgodnie z art. 17 ust. 2 ustawy droga dziecka z domu do szkoły nie może przekraczać 3 km w przypadku uczniów klas I-IV szkół podstawowych oraz 4 km w przypadku uczniów klas V i VI szkół podstawowych oraz uczniów gimnazjów. W przypadku niezrealizowania zapisów ustawy, gmina jest zobowiązana do zapewnienia bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu lub zwrotu kosztów przejazdu środkami komunikacji publicznej dzieciom zamieszkałym w danym obwodzie. Ustalenie planu sieci publicznych szkół podstawowych i gimnazjów prowadzonych przez gminę, a także określenie granic obwodów publicznych szkół podstawowych i gimnazjów, z wyjątkiem specjalnych, mających siedzibę na obszarze gminy należy do kompetencji rady gminy.

Oczywiście gmina może ten obowiązek realizować z wykorzystaniem linii użyteczności publicznych, które prowadzi powiat. Pamiętać jednak należy, że warunkiem obligatoryjnym jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka. Ważne jest aby transport był dopasowany rozkładowo do wyjazdów i powrotów dzieci. Jeśli gmina nie jest w stanie spełnić tych warunków za pomocą linii użyteczności publicznych, to powinna zorganizować dowóz samodzielnie, ewentualnie jako uzupełnienie formy transportu zbiorowego publicznego.

Tabela 7. Edukacja w powiecie łomżyńskim w roku szkolnym 2015/2016

Placówka	liczba placówek	liczba uczniów
Przedszkole/Punkt Przedszkolny	11	#
Szkoła Podstawowa	28	2 782
Gimnazjum	9	1552

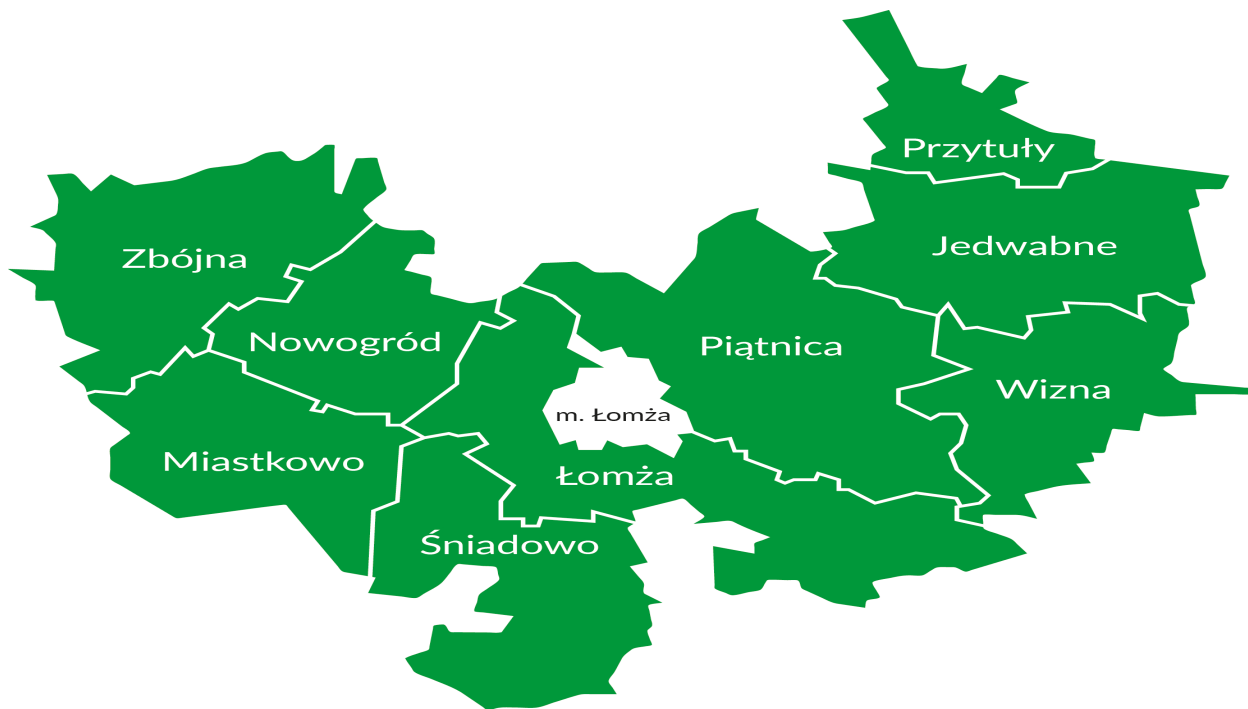
Liceum Ogólnokształcące	1	26
Zasadnicza Szkoła Zawodowa	1	25

Źródło: Bank Danych Lokalnych, GUS

Biorąc pod uwagę naturalny przyrost osób w wieku poprodukcyjnym, co wiąże się z wydłużeniem przeciętnej długości życia, należy szacować, że długoterminowo nastąpi wzrost wydatków w szeroko pojętym sektorze ochrony zdrowia, a co za tym idzie także wzrost zatrudnienia w tym sektorze. Wzrośnie także znaczenie ośrodków zdrowia i pomocy społecznej jako generatorów ruchu.

3.5. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH WCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU ŁOMŻYŃSKIEGO

Mapa 2. Powiat łomżyński



Źródło: opracowanie własne

Tabela 8. Statystyczne informacje o gminach wchodzących w skład powiatu łomżyńskiego (dane z 2015 roku)

Wyszczególnienie	Gmina miejsko - wiejska Jedwabne	Gmina miejsko - wiejska Nowogród	Gmina wiejska Łomża	Gmina wiejska Miastkowo	Gmina wiejska Piątnica	Gmina wiejska Przytuły	Gmina wiejska Śniadowo	Gmina wiejska Wizna	Gmina wiejska Zbójna
Powierzchnia w km	159	101	207	115	220	71	163	133	186
Ludność	5 423	4 089	10 835	4 317	10 718	2 166	5 476	4 161	4 254
Gęstość zaludnienia 1 km ²	34	41	52	38	49	30	34	31	23
Osoby w wieku przedprodukcyjnym	960	801	2 163	925	2 104	404	1 059	732	772
Osoby w wieku produkcyjnym	3 436	2 580	6 968	2 715	6 790	1 376	3 336	2 589	2 685
osoby w wieku poprodukcyjnym	1 027	708	1 704	677	1 824	386	1 081	840	797

Osoby pracujące	637	170	1 223	393	1 353	93	232	186	185
Przyrost naturalny (na 1000 ludności)	2,6	-2,4	-0,5	0,5	-0,5	0,0	-2,4	-1,7	-7,5

źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Bank Danych Lokalnych, GUS



Gmina Jedwabne to gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części województwa podlaskiego, w północno – wschodniej części powiatu łomżyńskiego. Sąsiaduje z gminami: od północy - Przytuły i Radziłów (powiat grajewski), od wschodu – Trzcianne (powiat moniecki), od południa - Wizna i Pątnica, od zachodu - Piątnica i Stawiski (powiat kolneński). Zajmuje obszar 159 km², co stanowi 11,73 % powierzchni powiatu łomżyńskiego. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 5 478 osób.

Charakter gminy jest typowo rolniczy, grunty orne oraz użytki zielone zajmują 76,9% powierzchni gminy.

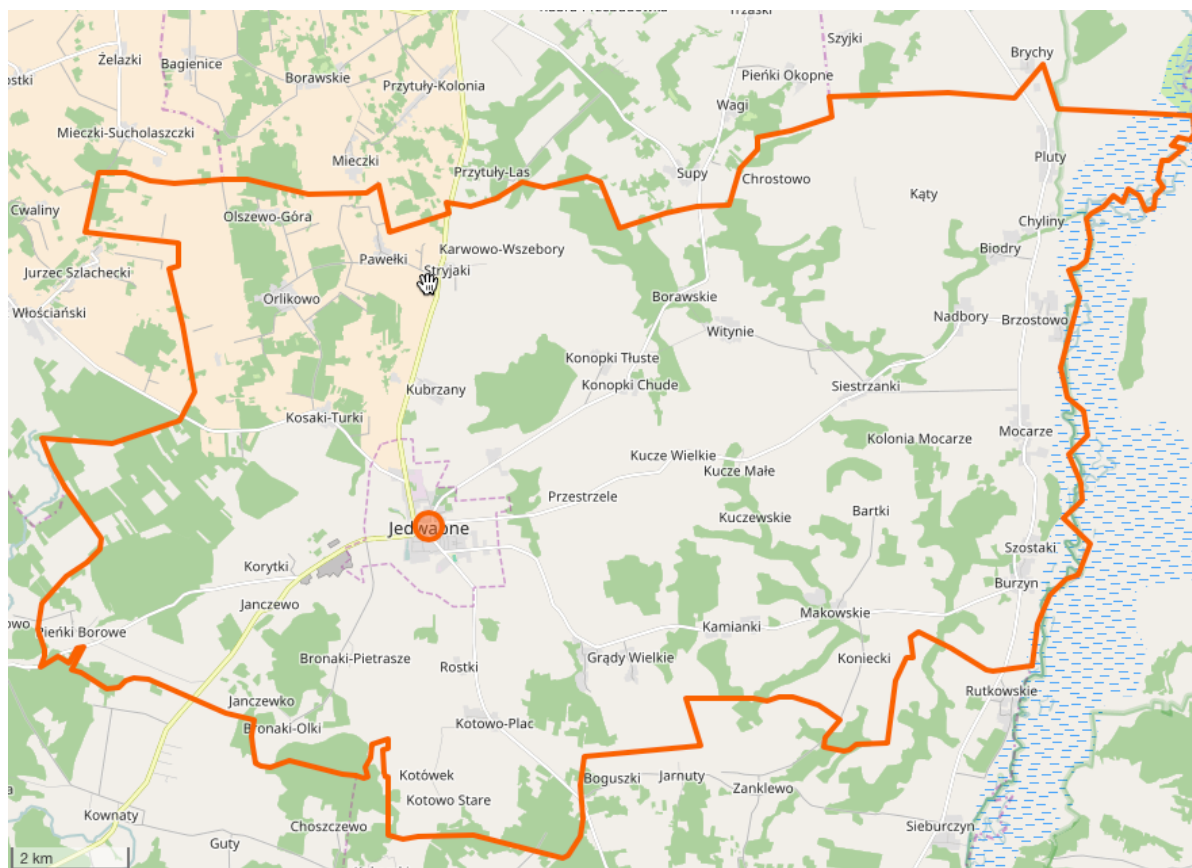
Jedwabne leży w obszarze potencjalnych ruchów turystycznych, głównie w okresie letnim. W rejonie Jedwabnego zbiega się 7 kierunków dróg powiatowych i drogi wojewódzkiej co oznacza, że miasto jest lokalnym węzłem drogowym.

Przez gminę przebiega droga wojewódzka Nr 668 o długości około 10,7 km oraz drogi powiatowe o łącznej długości 85,671 km.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Urząd Gminy Jedwabne,
- Szkoła Podstawowa im. Adama Mickiewicza w Jedwabnem,
- Zespół Szkół Gimnazjalnych i Ponadgimnazjalnych,
- Szkoła Podstawowa w Nadborach,
- Punkt Przedszkolny w Jedwabnem,
- Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury,
- Biblioteka Publiczna w Jedwabnem,
- Przychodnia Rejonowa w Jedwabnem,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Jedwabnem.

Mapa 3. Gmina Jedwabne



źródło: © autorzy OpenStreetMap



Gmina Nowogród jest gminą miejsko - wiejską położoną w zachodniej części województwa podlaskiego, w powiecie łomżyńskim. Sąsiaduje z Gminami: Zbójna, Miastkowo, Łomża oraz od północy graniczy z Gminą Mały Płock wchodzącą w skład powiatu kolneńskiego. Zajmuje obszar 101 km², co stanowi 7,5 % powierzchni powiatu łomżyńskiego. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 4 117 osób.

Nowogród jest gminą o charakterze typowo rolniczym. Użytki rolne stanowią prawie 70 % jej powierzchni. Jednak ze względu na niepowtarzalne walory przyrodnicze duże znaczenie odgrywa również turystyka. Ważnym punktem turystycznym, licznie odwiedzanym jest Skansen Kurpiowski, który należy do dwóch najstarszych muzeów budownictwa ludowego w Polsce.

Ważnym dla rozwoju regionu jest fakt, że na obrzeżach Nowogrodu powstaje podstrefa Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, której łączna powierzchnia wynosi 28,32 ha (z czego ponad 16 % stanowi własność Gminy Nowogród, reszta należy do Skarbu Państwa). Tereny przygotowane pod inwestycje przemysłowe znajdują się w granicach administracyjnych miasta Nowogród.

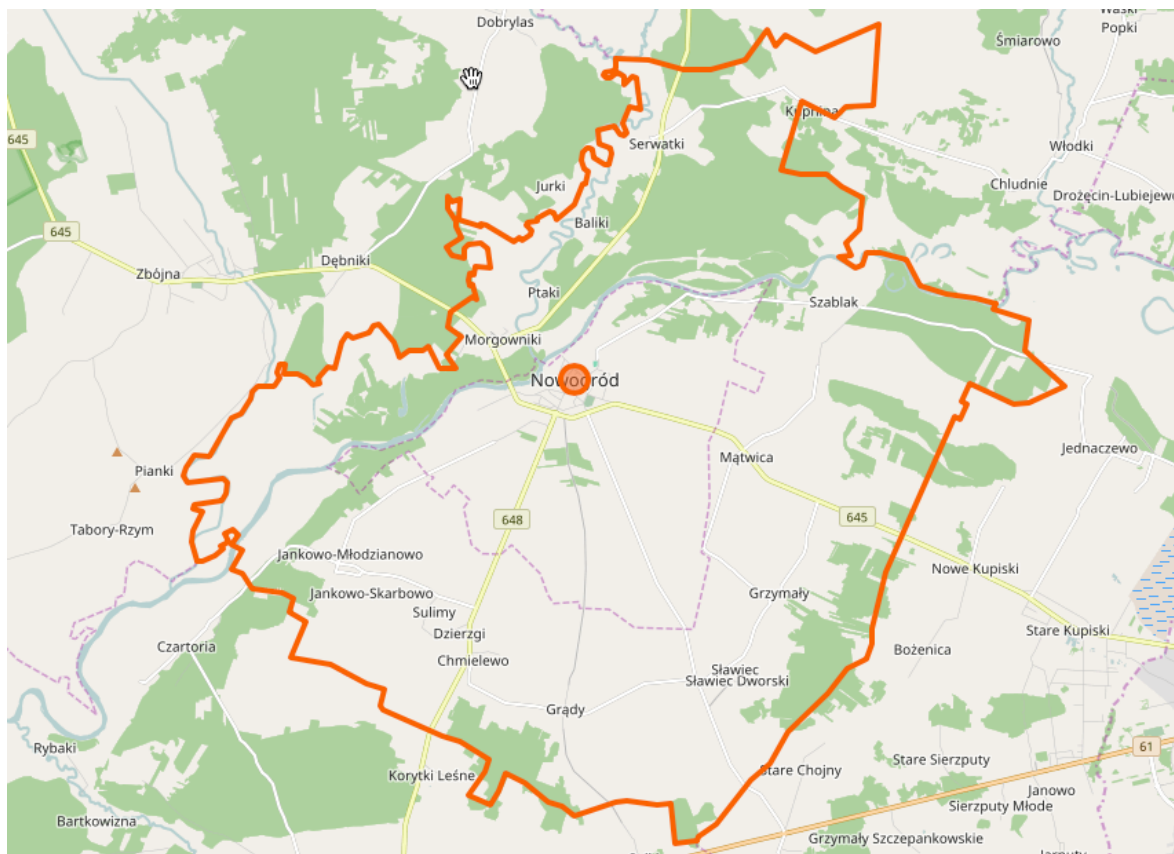
Główny układ komunikacyjny gminy Nowogród tworzą drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne:

- droga wojewódzka nr 645 Łomża – Nowogród – Zbójna – Dęby – Myszyniec,
- droga wojewódzka nr 648 Miastkowo – Nowogród – Stawiski.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Urząd Gminy Nowogród,
- Zespół Szkół Samorządowych w Nowogrodzie w skład którego wchodzi:
 - Szkoła Podstawowa im. Adama Chętnika,
 - Gimnazjum im. Papieża Jana Pawła II,
- Przedszkole Samorządowe,
- Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Nowogrodzie,
- Miejsko – Gminny Ośrodek Kultury w Nowogrodzie,
- Przychodnia Rejonowa w Nowogrodzie,
- Miejsko - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Nowogrodzie,
- Skansen Kurpiowski,

Mapa 4. Gmina Nowogród



źródło: © autorzy OpenStreetMap



Gmina Łomża jest gminą wiejską znajdującą się w zachodniej części województwa podlaskiego, w powiecie łomżyńskim, w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Łomża. Sąsiaduje z gminami: w powiecie łomżyńskim: Nowogród, Miastkowo, Śniadowo, Piątnica, Miasto Łomża, Wizna, w powiecie kolneńskim Mały Płock, w powiecie zambrowskim: Gmina Zambrów oraz Gmina Rutki.

Zajmuje obszar 207 km², co stanowi 15,28 % powierzchni powiatu łomżyńskiego. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 10 801 osób.

Gmina Łomża położona jest bezpośrednio przy drogach o charakterze tranzytowym (międzynarodowym i międzyregionalnym) i trasie ruchu turystyczno-rekreacyjnego (drogi krajowe nr 61 i 63).

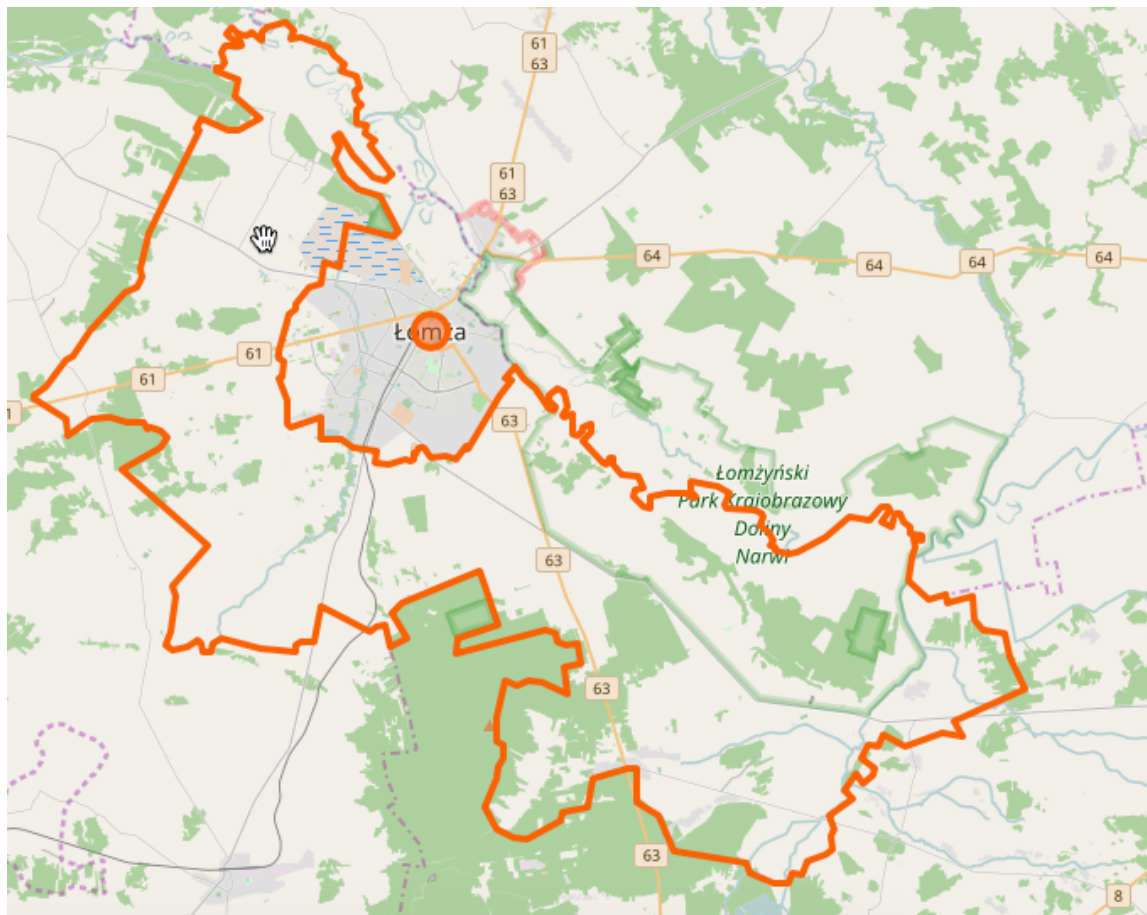
Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Szkoła Podstawowa w Czaplicach,
- Szkoła Podstawowa im. Papieża Jana Pawła II w Jarnutach,
- Szkoła Podstawowa im. ppor. dh. Jadwigi Dziekońskiej ps. Jadzia w Konarzycach,
- Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Kupiskach,
- Szkoła Podstawowa im. Rodziny Jabłońskich w Pniewie,
- Szkoła Podstawowa w Podgórzu im. Ks. Kardynała Stefana Wyszyńskiego,
- Szkoła Podstawowa w Puchałach,
- Szkoła Podstawowa im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Wygodzie,
- Gminny Ośrodek Kultury w Pniewie,
- Biblioteka Publiczna Gminy Łomża z siedzibą w Podgórzu.

Gminne jednostki organizacyjne mające swoją siedzibę na terenie Miasta Łomża:

- Urząd Gminy Łomża,
- Ośrodek Pomocy Społecznej Gminy Łomża,
- Zarząd Ekonomiczny Szkół Gminy Łomża,
- Zakład Usług Komunalnych Gminy Łomża,
- Gimnazjum Nr 9 Publiczne im. Rodziny Lutosławskich

Mapa 5. Gmina Łomża



źródło: © autorzy OpenStreetMap



Gmina Miastkowo jest gminą wiejską położoną w zachodniej części powiatu łomżyńskiego, jako jedna z najbardziej wysuniętych na zachód gmin województwa podlaskiego. Sąsiaduje z gminami: w powiecie łomżyńskim: Łomża, Nowogród, Śniadowo, Zbójna, w powiecie ostrołęckim Lelis, Rzekuń i Troszyn.

Zajmuje obszar 115 km², co stanowi 8,49 % powierzchni powiatu łomżyńskiego. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 4 341 osób.

Gmina Miastkowo jest to region atrakcyjny zarówno dla inwestorów jak i turystów. Największym walorem regionu jest położenie nad rzeką Narew i Ruż oraz w obszarach chronionego krajobrazu Doliny Dolnej Narwi oraz Puszczy Kurpiowskiej. Są to tereny doskonale nadające się do rozwoju turystyki pieszej, rowerowej i wodnej. Obok rolnictwa, będącego głównym działem gospodarki, rozwijają się w gminie zakłady przetwórstwa drzewnego.

Przez teren gminy przebiega droga krajowa nr 61 z Warszawy przez Łomżę, Augustów i Suwałki do przejść granicznych z Litwą.

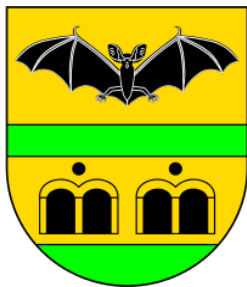
Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Urząd Gminy Miastkowo,
- Szkoła Podstawowa w Miastkowie,
- Szkoła Podstawowa w Rydzewie,
- Publiczne Gimnazjum im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Miastkowie,
- Gminny Ośrodek Kultury w Miastkowie,
- Ośrodek Zdrowia w Miastkowie,
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej MEDAZAR w Miastkowie,
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Miastkowie.

Mapa 6. Gmina Miastkowo



źródło: © autorzy OpenStreetMap



Gmina Piątnica jest gminą wiejską położoną we wschodniej części województwa podlaskiego, w powiecie łomżyńskim. Sąsiaduje z Gminą i Miastem Łomża, Gminą Jedwabne oraz Gminą Wizna. Ponadto od północy graniczy z Gminą Stawiski i Mały Płock należącymi do powiatu kolneńskiego. Jest największą gminą powiatu łomżyńskiego. Zajmuje obszar 218,69 km², co stanowi 16,2 % powierzchni powiatu. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 10 736 osób.

Gmina ma charakter typowo rolniczy, z dominującym udziałem użytków rolnych (blisko 75%), ale też ze względu na bliskie sąsiedztwo i dobre połączenie komunikacyjne z miastem Łomża można mówić o cechach podmiejskich.

Dobre skomunikowanie z większymi miastami takimi jak: Białystok, Zambrów, Ostrołęka, Grajewo czy Pisz, gwarantują drogi krajowe nr 63 Warszawa- Augustów i 64 Piątnica- Stare Jeżewo (k. Białegostoku), które przebiegają przez jej teren. Występowanie licznych obszarów chronionych (m.in. Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego, rezerwatu Kalinowo) oraz zabytków sprawia że gmina jest atrakcyjna również pod względem turystycznym.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Urząd Gminy Piątnica,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Piątnicy, w tym Przedszkole Samorządowe,
- Szkoła Podstawowa w Dobrzyjałowie,
- Szkoła Podstawowa w Drozdowie,
- Szkoła Podstawowa im. Władysława Broniewskiego w Jeziorku,
- Szkoła Podstawowa w Kisielnicy,
- Szkoła Podstawowa w Olszynach,
- Szkoła Podstawowa w Rakowie Boginiach,
- Publiczne Gimnazjum im. Ofiar Katynia w Piątnicy,
- Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Drozdowie,
- Gminny Ośrodek Kultury w Piątnicy,
- Biblioteka Publiczna w Piątnicy,
- Gminny Ośrodek Zdrowia w Piątnicy,
- Wiejski Ośrodek Zdrowia w Drozdowie,
- Wiejski Ośrodek Zdrowia w Dobrzyjałowie,

- Muzeum Przyrody w Drozdowie,
- Ośrodek Terapii zajęciowej w Marianowie,
- Ośrodek Rehabilitacji Diennej w Kisielnicy,
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Piątnicy.

Mapa 7. Gmina Piątnica



źródło: © autorzy OpenStreetMap

Gmina Przytuły to gmina wiejska położona w zachodniej części województwa podlaskiego, w powiecie łomżyńskim. Sąsiaduje z gminami: od północy – Grabowo (powiat kolneński), Wąsosz (powiat grajewski), od wschodu – Radziłów (powiat grajewski); od południa – Jedwabne; od zachodu – Stawiska (powiat kolneński).

Zajmuje obszar 71 km², co stanowi 5,24 % powierzchni powiatu łomżyńskiego. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 2 181 osób.

Główny układ komunikacyjny gminy Przytuły tworzą drogi:

– droga wojewódzka o numerze 648 łącząc Miastkowo z Przytułami. Długość drogi 49 km.

Przebieg drogi: Miastkowo – Nowogród – Korzeniste – Stawiski – Przytuły,

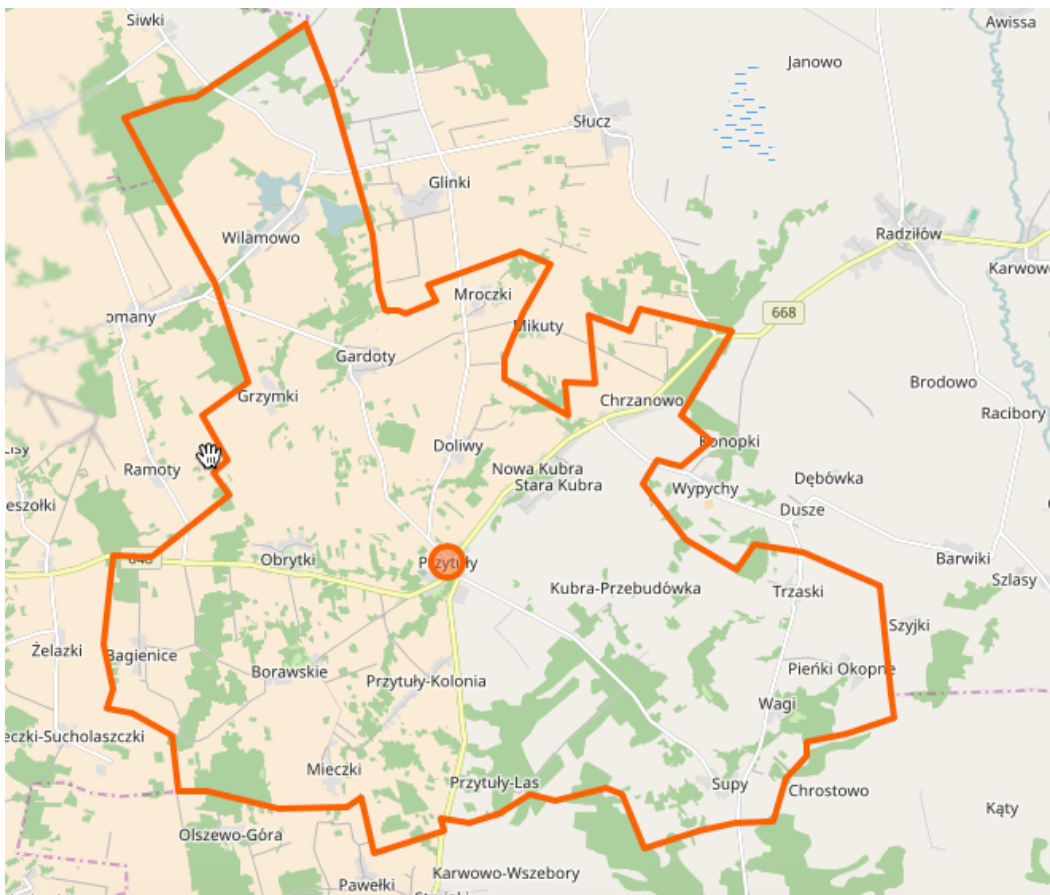
- droga wojewódzka o numerze 668 łącząca Piątnicę Poduchowną z Osowcem – Twierdzą w powiecie monieckim.

Droga biegnie przez miejscowości Jeziorko, Kownaty, Janczewo, Jedwabne, Stryjaki, Przytuły, Nowa Kubra, Chrzanowo.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Urząd Gminy Przytuły,
- Zespół Szkół w Przytułach,
- Szkoła Podstawowa im. Jakuba Wagi w Wagach,
- Punkt Przedszkolny w Wagach,
- Punkt Przedszkolny w Przytułach,
- Gminna Biblioteka Publiczna w Przytułach,
- Gminny Ośrodek Zdrowia w Przytułach,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Przytułach.

Mapa 8. Gmina Przytuły



źródło: © autorzy OpenStreetMap



Gmina Śniadowo jest gminą wiejską położoną w zachodniej części województwa podlaskiego w powiecie łomżyńskim. Sąsiaduje z gminami: od północy z gminą Łomża, od wschodu z gminą Zambrów, od południa z gminą Szumowo i gminami województwa mazowieckiego (Lubotyń, Czerwin), od zachodu z gminą Troszyn (woj. mazowieckie) i gminą Miastkowo.

Zajmuje obszar 163 km², co stanowi 12,04 % powierzchni powiatu łomżyńskiego. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 5 521 osób.

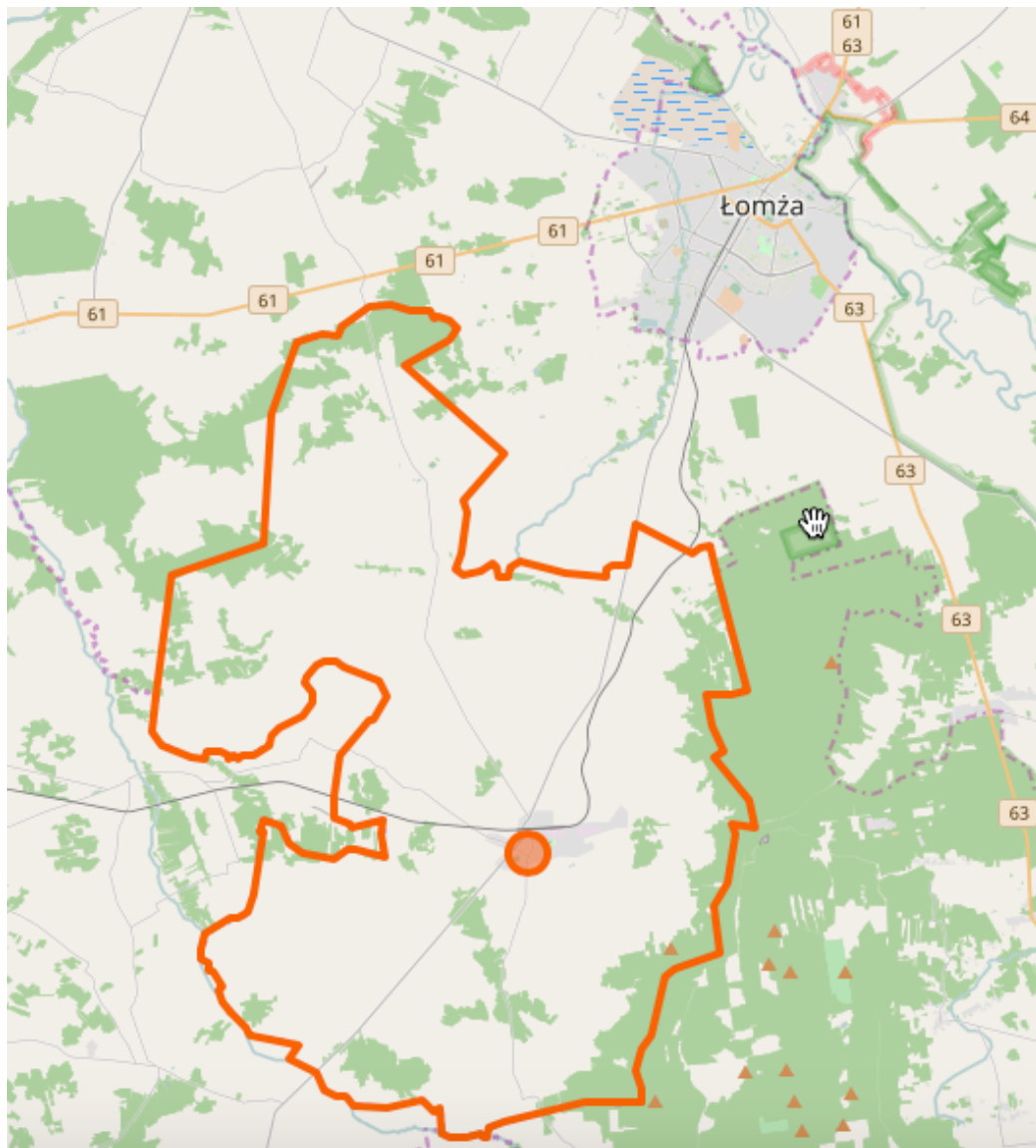
Jest gminą typu rolniczo-przemysłowego, posiada znakomite warunki przyrodnicze i krajobrazowe. Znaczna część jej powierzchni jest bogato zalesiona.

Podstawową drogą w obszarze gminy jest droga wojewódzka Nr 677 Łomża - Ostrów Mazowiecka - Małkinia - Kosów Lacki - Sokołów Podlaski, o długości w granicach gminy około 15 km, z docelowym obejściem po stronie zachodniej Śniadowa.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Urząd Gminy Śniadowo,
- Zespół Szkolno-Przedszkolny w Śniadowie, w tym Gminne Przedszkole,
- Szkoła Podstawowa w Szczepankowie,
- Publiczne Gimnazjum w Śniadowie,
- Punkt Przedszkolny „Radosne Maluchy” w Śniadowie,
- Punkt Przedszkolny „Radosne Maluchy” w Szczepankowie,
- Gminny Ośrodek Kultury w Śniadowie,
- Gminny Ośrodek Zdrowia w Śniadowie,
- Wiejski Ośrodek Zdrowia w Szczepankowie,
- Ośrodek Pomocy Społecznej w Śniadowie.

Mapa 9. Gmina Śniadowo



źródło: © autorzy OpenStreetMap



Gmina Wizna jest gminą wiejską położoną w środkowo-zachodniej części województwa podlaskiego w powiecie łomżyńskim. Graniczy z Gminami Jedwabne, Łomża, Piątnica oraz Gminą Rutki należącą do powiatu zambrowskiego, Gminą Trzcianne wchodzącą w skład powiatu monieckiego oraz Gminą Zawdy stanowiącą część powiatu białostockiego.

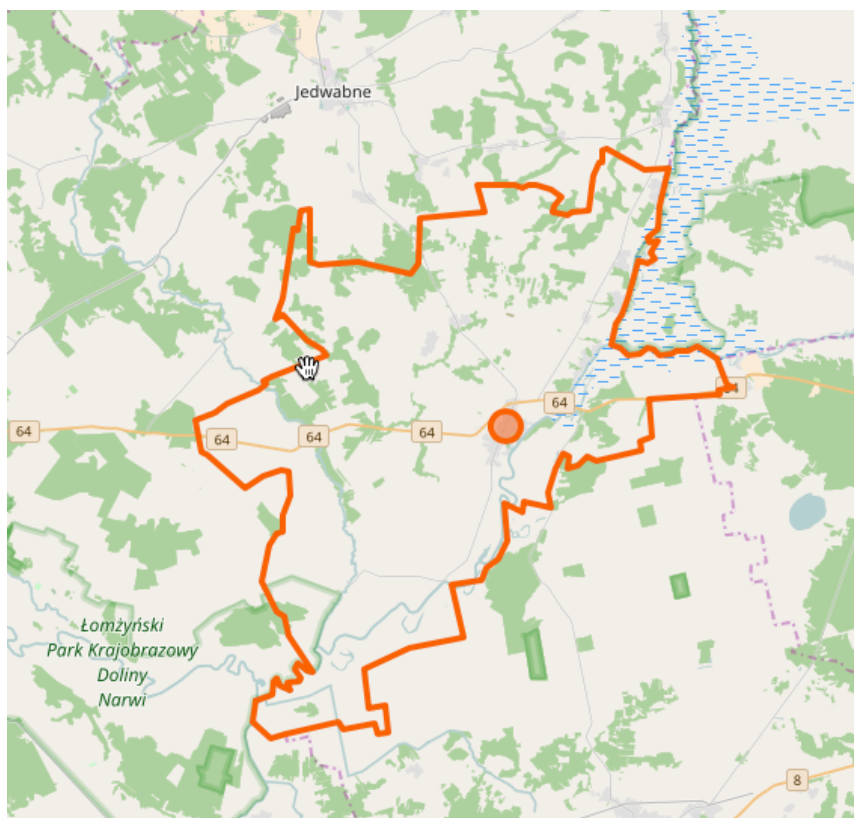
Zajmuje obszar 132 km², co stanowi 9,5 % powierzchni powiatu łomżyńskiego. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 4 165 osób. Jest gminą o typowo rolniczym charakterze.

Przez obszar Gminy przebiega droga krajowa nr 64 łącząca Gminę Piątnica (k. miasta Łomży) z Gminą Stare Jeżewo (k. Białego Stoku), która gwarantuje jej dobre połączenie ze stolicą podregionu oraz województwa. Położona jest nad Biebrzą oraz Narwią, w bliskim sąsiedztwie Biebrzańskiego Parku Narodowego i Łomżyńskiego Parku Krajobrazowego Doliny Narwi. Dzięki walorom przyrodniczym gmina stanowi miejsce atrakcyjne również pod względem turystycznym i rekreacyjnym.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Urząd Gminy Wizna,
- Szkoła Podstawowa w Wiźnie,
- Szkoła Podstawowa w Rutkach,
- Gimnazjum im. Jana Pawła II w Wiźnie,
- Gminny Ośrodek Kultury w Wiźnie,
- Biblioteka Publiczna Gminna w Wiźnie,
- Biblioteka Publiczna w Wiźnie i jej filia w Bronowie,
- Gminny Ośrodek Zdrowia w Wiźnie,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Wiźnie.

Mapa 10. Gmina Wizna



źródło: © autorzy OpenStreetMap



Gmina Zbójna jest gminą wiejską położoną w zachodniej części województwa podlaskiego, w powiecie łomżyńskim. Graniczy z Gminą Nowogród oraz Gminą Miastkowo od wschodu a także Gminami Kolno i Turośl powiatu kolneńskiego. Ponadto od zachodu sąsiaduje z Gminami Kadzidło i Lelis należącymi do powiatu ostrołęckiego w województwie mazowieckim.

Zajmuje obszar 186 km², co stanowi 13,74 % powierzchni powiatu łomżyńskiego. Liczba mieszkańców w 2014 roku wyniosła 4 300 osób.

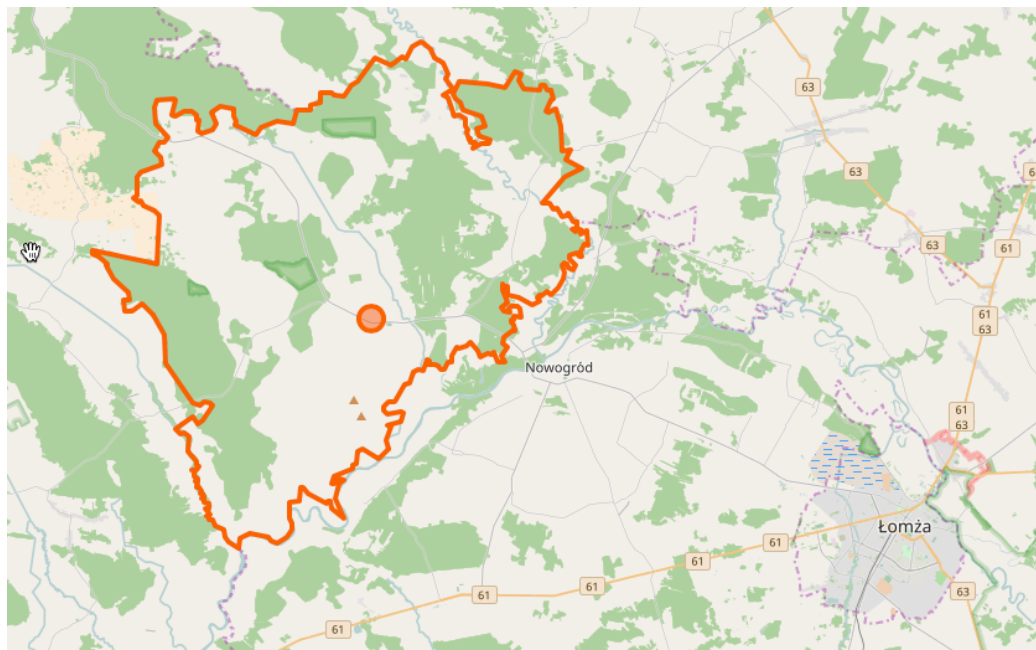
Cały teren gminy zalicza się do strefy chronionego krajobrazu, głównym atutem gminy są walory przyrodnicze a turystyka pełni ważną funkcję uzupełniającą. Podstawową funkcję odgrywa natomiast rolnictwo. Użytki rolne obejmują 50 % powierzchni gminy, z czego 27,6 % to grunty orne.

Najważniejsze połączenie komunikacyjne gminy stanowi droga wojewódzka nr 645 Łomża- Myszyniec oraz drogi powiatowe. Siedzibą gminy jest miejscowość Zbójna, oddalona od stolicy powiatu- Łomży o 20 km.

Na terenie gminy zlokalizowane są następujące jednostki użyteczności publicznej:

- Urząd Gminy Zbójna,
- Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Zbójnej,
- Szkoła Podstawowa w Dobrymlesie,
- Szkoła Podstawowa im. Janusza Korczaka w Kuziach,
- Gimnazjum w Zbójnej,
- Gminny Ośrodek Kultury w Zbójnej,
- Biblioteka Publiczna Gminy Zbójna,
- Gminny Ośrodek Zdrowia z Zbójnej.

Mapa 11. Gmina Zbójna



źródło: © autorzy OpenStreetMap

4. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE POWIATU ŁOMŻYŃSKIEGO

4.1. REGIONALNY OSOBOWY TRANSPORT DROGOWY

Powiat łomżyński funkcjonuje w bezpośredniej synergii z miastem Łomża, które jest głównym ośrodkiem administracyjnym regionu, dlatego też komunikacja zbiorowa przenika swym zasięgiem poza podział administracyjny granic Miasta.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji jest zakładem budżetowym – jednostką organizacyjną Miasta i podlega Prezydentowi oraz Radzie Miasta Łomża. Podstawowym przedmiotem działania Przedsiębiorstwa jest zaspokojenie potrzeb mieszkańców miasta w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zakład świadczy usługi na terenie Miasta Łomża oraz gmin Łomża, Piątnica, Nowogród, Wizna. Wspomniane jednostki podpisały stosowne porozumienia międzygminne na wykonywanie przez miasto zadań publicznych gmin na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 4 i art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r, poz. 446). Na mocy tych porozumień gminy powierzają Miastu Łomża prowadzenie zadania publicznego, polegającego na świadczeniu usług lokalnego transportu zbiorowego na ich terenie i zobowiązują się do częściowego ponoszenia kosztów realizacji powierzonego miastu zadania własnego.

W ramach powierzonego zadania MPK w Łomży obsługuje 16 linii autobusowych, w tym 6 linii wybiegających poza granice miasta, obejmujących teren gmin: Łomża, Piątnica, Nowogród, Wizna. MPK jest operatorem 16 różno – wariantowych linii, przy czym przebiegi niektórych tras pokrywają się a ich rozkład w czasie jest zróżnicowany w zależności od kierunku (np. linia prowadząca na plażę miejską MOSiR jest czynna w okresie wakacji letnich). W sumie długość wszystkich linii wynosi 103 km a długość tras 168 km, przy czym ok. 64 km tych tras pokrywa się. Miasto Łomża podpisało porozumienie międzygminne również z Gminą Zbójna, zgodnie z którym Gmina Zbójna powierza Miastu Łomża prawa i obowiązki związane ze świadczeniem usług w zakresie lokalnego transportu zbiorowego na swoim terenie.

W Łomży nie ma przewoźnika, który stanowiłby konkurencję dla MPK w zakresie przewozów miejskich, natomiast jest pewna ilość przewoźników, którzy mają przystanki na terenie Miasta Łomża a obsługują trasy międzymiastowe i międzynarodowe. Są to firmy takie jak - PKS w Łomży sp. z o.o. (korzysta z Dworca Autobusowego, skąd odjeżdżają autobusy do 50 miejscowości), PKS –Ekspress z Białegostoku (korzysta z Dworca Autobusowego), Biuro Usług Turystycznych Żak Express Sp. z o.o. z Augustowa (korzysta z Dworca Autobusowego) – oferuje kursy na lotniska międzynarodowe w Modlinie i na Okęcie w Warszawie, PLUSBUS z Białegostoku (wyjeżdża z Dworca Autobusowego) i oferuje kursy do Warszawy (Centrum) oraz na Lotnisko Chopina Okęcie, PKS w Suwałkach S.A. (zatrzymuje się przy Dworcu Autobusowym) oraz PKS w Ostrołęce S.A (Mobilis group) a także firmy: Arriva RP, PKS Polonus Warszawa, DL- Trans, Faster Typa Radosław. Ofertę przejazdów do Warszawy oraz do Suwałk przez Augustów oferuje również Polski Bus, który podpisał umowę partnerską z firmą Żak Express.

Oprócz połączeń regionalnych z Augustowem, Białymstokiem, Grajewem, Szczuczynem przewoźnicy prywatni zapewniają dobre powiązanie komunikacyjne z Warszawą, Modlinem, Gdańskiem, Olsztynem oraz Szczecinem.

Należy zaznaczyć, że powiat łomżyński jako organizator publicznego transportu zbiorowego winien zawrzeć porozumienie z miastem Łomża z uwagi na to, że linie na bazie porozumienia będą miały charakter linii powiatowych (obecnie linie łączące obydwie jednostki administracyjne mają charakter wojewódzki).

Teren powiatu łomżyńskiego w zakresie potrzeb przewozowych obsługują różne rodzaje komunikacji miejskiej.

WYKAZ PRZEDSIĘBIORCÓW POSIADAJĄCYCH LICENCJE/ZEZWOLENIE UPRAWNIAJĄCE DO WYKONYWANIA KRAJOWEGO DROGOWEGO PRZEWOZU OSÓB Z TERENU POWIATU ŁOMŻYŃSKIEGO

1. TRANSWALD Mirosława Chojnowska 18-420 Jedwabne, ul. Mickiewicza 35.

2. DAREX TRANSPORT Przewozy Autokarowe Dariusz Kalinowski 18-430 Wizna, Stare Bożejewo 1.
3. P.H.U. Wojciech Skrodzki 18-420 Jedwabne, Plac 250-lecia 7 (transport aktualnie zawieszony).
4. Pośrednictwo Handlowo – Ubezpieczeniowe Barbara Skrodzka 18-420 Jedwabne, Plac 250-lecia 11.
5. DL-TRANS Daniel Lutostański 18-421 Marianowo 1/8.
6. CAR-O-TRAVEL Waldemar Kossakowski 18-420 Jedwabne, ul. Kościuszki 16.
7. Usługi Transportowe „MAJA” Marcin Ceran 18-400 Podgórze, ul. Kościelna 30.

**LICENCJA NA WYKONYWANIE KRAJOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO POJAZDEM PRZEZNACZONYM DO PRZEWÓZU
POWYŻEJ 7 I NIE WIĘCEJ NIŻ 9 OSÓB ŁĄCZNIE Z KIEROWCĄ.**

1. Zbigniew Korwek P.H.U. „TRANS-KOR” 18-421 Nowy Cydzyn 48.

Tabela 9. Zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Podlaskiego

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik	przewozy regularne
1	837	Łomża	Chludnie	Kołaki Strumienie	25	2	00;70	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10001/3
2	903	Łomża	Wizna, Burzyn	Radziłów Park	54	2	00;61	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/11002/3
3	531	Łomża	Kolno, Pisz, Orzysz	Ełk	121	2	02;37	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10005/3
4	430	Łomża	Stawiski - Grajewo - Rajgród, Plac Tysiącecia	Augustów	108	2	02;50	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10007/3
5	390	Łomża	Jedwabne, Radziłów, Szczuczyn	Grajewo	78	7	01;20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10009/3
6	839	Łomża	Wiznę	Białystok	84	8	01;31	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10016/3
7	826	Łomża	Stawisko, Poryte, Romany	Stawiski	67	2	01;23	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10019/3

								Łomży Sp. z o.o.	
8	806	Łomża	Jedwabne, Nadbory	Radziłów	45	5	01:10	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10022/3
9	798	Łomża	Jedwabne, Orlikowo, Przytuły	Radziłów	47	2	01:08	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10023/3
10	578	Łomża	Jedwabne, Przytuły, Wilamowo	Radziłów	52	2	01:20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10026/3
11	803	Łomża	Nowogród, Rynek	Dobry Las	74	2	01:25	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10027/3
12	627	Łomża	Stawiski, Grajewo	Rajgród	84	8	01:57	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10032/3
13	562	Łomża	Nowogród, Łyse	Myszyniec	62	4	01:27	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10033/3
14	786	Łomża	Miastkowo	Ostrołęka	39	4	01:00	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10034/3

15	838	Łomża	Kisielnicę, Mały Płock, Stare Rakowo	Kolno	37	2	00:53	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach regularnej linii 20/10046/3
16	819	Łomża	Jedwabne, Wagi, Radziłów, Szczuczyn	Grajewo	85	1	02:45	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach regularnej linii 20/10047/3
17	844	Łomża	Poryte, Satawiski	Łomża	61	1	01:30	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach regularnej linii 20/10051/3
18	816	Łomża	Kisielnicę, Mały Płock	Kołaki Strumienie	23	2	00:30	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach regularnej linii 20/10052/3
19	706	Ostrołęka	Łomża, D.A. Wizna, Plac kap. Raginisa	Białystok	123	1	02:12	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach regularnej linii 20/10054/3
20	845	Grajewo	Radziłów, Łomża, Ostrów Mazowiecka	Warszawa	215	2	03:15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach regularnej linii 20/10074/3
21	733	Łomża	Kolno, Myszyniec, Szczuczyn	Olsztyn	169	2	01:20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach regularnej linii 20/10080/3
22	516	Kolno	Stawiski, Jedwabne, Wizna	Białystok	115	2	02:11	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Łomży Sp. z o.o.	w ramach regularnej linii 20/10081/3

23	831	Łomża	Murawy, Mały Płock, Kąty	Rudka - Skroda	37	2	00:55	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10089/3
24	563	Radziłów	Dusze, Pluty, Łoje- Awissa	Radziłów	21	5	00:23	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10114/3
25	703	Radziłów	Pl. Tysiąclecia - Łomża, D.A. Stawiski	Łomża	47	1	01:00	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10127/3
26	629	Łomża	Kolno, Olsztyn, Ostróda	Gdańsk	358	4	07:15	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10198/3
27	890	Łomża	Stawiski, Szczuczyn, Grajewo	Ełk	91	3	02:00	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10012/3
28	912	Łomża	Wizna, Grądy Woniecko, Rutki- Kossaki	Łomża	79	2	01:50	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10013/3
29	933	Łomża	Nowogród, Myszyniec, Szczytno	Olsztyn	152	2	02:00	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10015/3
30	891	Łomża	Jedwabne, Szczuczyn, Grajewo	Ełk	107	2	01:50	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej n 20/10042/3

31	836	Łomża	Mały Płock	Kolno	34	16	00:45	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10045/3
32	910	Kolno	Łomża, Wizna	Białystok	118	6	02:20	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10082/3
33	888	Kolno	Dobry Las, Nowogród	Łomża	47	2	01:11	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10086/3
34	808	Mikołajki	Pisz, Łomża, Ostrów Mazowiecka	Warszawa	148	15	01:11	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łomży Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/10096/3
35	824	Suwałki	Łomża, Warszawa, Częstochowa	Katowice	634	2	10:20	PKS w Suwałkach S.A.	w ramach linii regularnej nr 20/43/5
36	580	Suwałki	Augustów, Łomża, Warszawa, Lotnisko Chopina	Warszawa	297	7	05:25	PKS w Suwałkach S.A.	w ramach linii regularnej nr 20/7/5
37	681	Sejny	Augustów, Łomża	Warszawa	316	1	05:20	PKS w Suwałkach S.A.	w ramach linii regularnej nr 20/3/5
38	539	Zambrów	Łomża, Szczytno	Olsztyn	179	2	04:10	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/472/6
39	538	Zambrów	Łomża, Kolno, Pisz, Orzysz	Giżycko	149	2	03:45	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/471/6
40	865	Łomża	Puchały, Pęšno, Lipno	Zambrów	17	3	00:26	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr

									20/426/6
41	867	Łomża	Zambrów, Tybory, Kamianka, Wysokie Mazowieckie, Ryn, Dąbrowa, Moczydły	Ciechanowiec	87	5	02:17	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 20/422/6
42	828	Zambrów	Poryte, Jabłoń, Wygoda	Łomża	30	6	00:46	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 20/420/6
43	775	Łomża	Rutki, Kossaki, Kulesze Kościelne	Wysokie Mazowieckie	53	3	01:22	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 20/419/6
44	740	Zambrów	Nagórki, Jabłoń, Czerwony Bór	Łomża	27	19	00:50	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 20/418/6
45	864	Rutki Kossaki	Lutostań	Zambrów	24	1	00:35	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 20/417/6
46	868	Łomża	Zambrów, Kołaki Kościelne, Kulesze Kościelne	Wysokie Mazowieckie	62	1	01:40	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 20/413/6
47	708	Zambrów	Poryte, Jabłoń- Modzele, Wypychy, Czerwony Bór, Ciecioraki Kol.	Zambrów	43	2	01:05	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 410
48	870	Sokoły	Kulesze Kościelne, Kołaki Kościelne	Łomża	64	2	01:30	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 20/411/6
49	400	Łomża	Zambrów, Wysokie Mazowieckie, Szepietowo,	Brańsk	87	6	02:14	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach lini regularnej nr 20/409/6

			Hodyszewo						
50	866	Ciechanowiec	Szepietowo, Wysokie Mazowieckie, Zambrów	Łomża	87	2	02:10	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/408/6
51	869	Łomża	Zambrów, Szumowo Rynek	Andrzejewo	32	3	00:40	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/406/6
52	399	Łomża	Zambrów, Ciechanowiec, Granne	Osnówka	93	6	02:40	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/402/6
53	623	Łomża	Wygoda, Zambrów, Tybory, Miształe	Wysokie Mazowieckie	47	5	01:00	PKS w Zambrowie Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/400/6
54	885	Łomża	Stawiski, Kisielnica	Stawiski	25	14	00:47	FASTER Radosław Typa	w ramach linii regularnej nr 20/1/19
55	719	Łomża	Kolno, Mały Płock	Kolno	34	14	00:43	FASTER Radosław Typa	w ramach linii regularnej nr 20/30/19
56	898	Łomża	Kolno, Mały Płock	Kolno	34	9	00:43	FASTER Radosław Typa	w ramach linii regularnej nr 20/31/19
57	850	Suwałki	Augustów, Rajgród, Grajewo, Szczuczyn, Stawiski, Łomża	Warszawa	291,4	5	05:00	Biuro Usług Turystycznych 'ŻAK TOURIST" Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/4/7
58	705	Suwałki	Augustów, Ełk, Grajewo, Szczuczyn, Stawiski, Łomża, Emilianów	Warszawa	321,2	13	06:00	Biuro Usług Turystycznych 'ŻAK TOURIST" Sp. z o.o.	w ramach linii regularnej nr 20/1/7
59	771	Łomża	Ostrów Mazowiecka	Warszawa	148	10	03:00	PODLASIE EXPRESS	w ramach linii regularnej nr

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Urzędu Marszałkowskiego w Białymstoku

REGIONALNY OSOBOWY TRANSPORT KOLEJOWY

Sieć kolejowa w powiecie łomżyńskim nie odgrywa żadnej roli w układzie transportowym. W 1993 roku zawieszono połączenia kolejowe z Łomżą a miasto nie istnieje w rozkładzie jazdy kolei. Jednotorowy szlak kolejowy nr 49 prowadzący do Łomży ze Śniadowa jest niezelektryfikowany i oznaczony na mapach jako towarowy. Przez obszar miasta przebiega wspomniana linia nr 49 prowadząca do obszarów torowisk po byłej stacji kolejowej.

Mapa 12. Sieć kolejowa województwa podlaskiego



Źródło: Podlaskie Biuro Planowania Przestrzennego w Białymstoku

Władze samorządowe powiatu łomżyńskiego i władze miasta Łomża od lat zabiegają o wznowienie połączeń pasażerskich z Łomżą. Połączenia takie mogłyby stać się alternatywą dla transportu indywidualnego.

Pogarszający się stan ulic, brak obwodnicy miasta oraz wzmożone natężenie ruchu utrudnia prawidłowe funkcjonowanie pozostałych elementów systemu transportowego. W obecnym stanie mieszkańcy powiatu wolą korzystać z transportu indywidualnego, zamiast z

komunikacji miejskiej. Przywrócenie połączeń kolejowych mogłoby pomóc usprawnić cały system transportowy regionu a dzięki integracji z komunikacją miejską mogłoby wpłynąć na poprawę jakości jej usług.

Decyzje o uruchomieniu wspomnianego połączenia kolejowego muszą jednak zapaść na szczeblu wojewódzkim i krajowym. Tym czasem żaden z planów transportowych wyższego rzędu nie uwzględnił Łomży w swoich zapisach dotyczących przewozów kolejowych. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Podlaskiego nie zakłada wybudowania żadnej nowej linii. Przewozy mogą zostać za to wznowione na trasach, które już istnieją, na których obecnie ruch pasażerski został wstrzymany. W związku z tym obecne połączenie mieszkańców powiatu ze stolicą województwa mają się opierać na połączeniach autobusowych.

5. DETERMINANTY ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

Zasady podziału kompetencji w zakresie zarządzania transportem pomiędzy organizatora wojewódzkiego, powiatowego oraz gminnego są uwarunkowane charakterem przewozów jakie będą wykonywane na danej linii komunikacyjnej. Zgodnie z art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym każdy szczebel samorządu terytorialnego jest uprawniony oraz zobowiązany do organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiednich do jego terenu. W związku z powyższym przepisem, aby uniknąć wzajemnej konkurencji organizatorów na danej trasie, bo może pojawić się sytuacja zdublowania linii, należy stosować hierarchię planów przyjętą w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym t.j.:

- plany powiatowe muszą uwzględniać linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej określone w planie wojewódzkim przebiegające na terenie danego powiatu,
- plany gminne muszą uwzględniać linie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej określone w planie wojewódzkim (oraz planie powiatowym, jeśli gmina nie jest miastem na prawach powiatu) przebiegająca na terenie danej gminy.

5.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

KONCEPCJA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA KRAJU 2030

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), przyjęta przez Rząd w grudniu 2011 r., (Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dn. 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 ; Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 r., poz. 252) jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. W dokumencie:

- przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030 roku,
- określono cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania kraju,
- wskazano zasady, według których działalność człowieka powinna być realizowana w przestrzeni.

Dokument ten wskazuje na potrzebę wzrostu mobilności przestrzennej wynikającej z dokonujących się zmian demograficznych w połączeniu z aktywizowaniem zasobów pracy. Rozwiązania w aspekcie zarządzania w miastach oraz rozwój transportu zbiorowego wpływać mają pozytywnie na rozwój najsilniejszych gospodarczo ośrodków i ich obszarów funkcjonalnych. Dlatego też poprzez zwiększenie zapotrzebowania na usługi transportowe należy upowszechniać dostępność do nich poprzez zmiany struktury systemu transportowego, przyczyniające się do dalszego wzrostu znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym oraz przewozów między aglomeracyjnymi i aglomeracyjnymi oraz przewozów miejskich, z uwzględnieniem ekologicznych systemów transportu zbiorowego.

Uchwała zwraca także uwagę na aspekty ekologiczne, w tym alternatywne źródła napędu, silniki konwencjonalne spełniające najwyższe normy emisji spalin, a także kładzie nacisk na wykorzystanie potencjału transportu szynowego.

Ponadto obszary o najniższym dostępie do usług, przede wszystkim w aspekcie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich, powinny mieć zapewnioną m.in. dostępność do transportu zbiorowego i jego rozwój, a także rozwój infrastruktury transportowej.

5.2. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

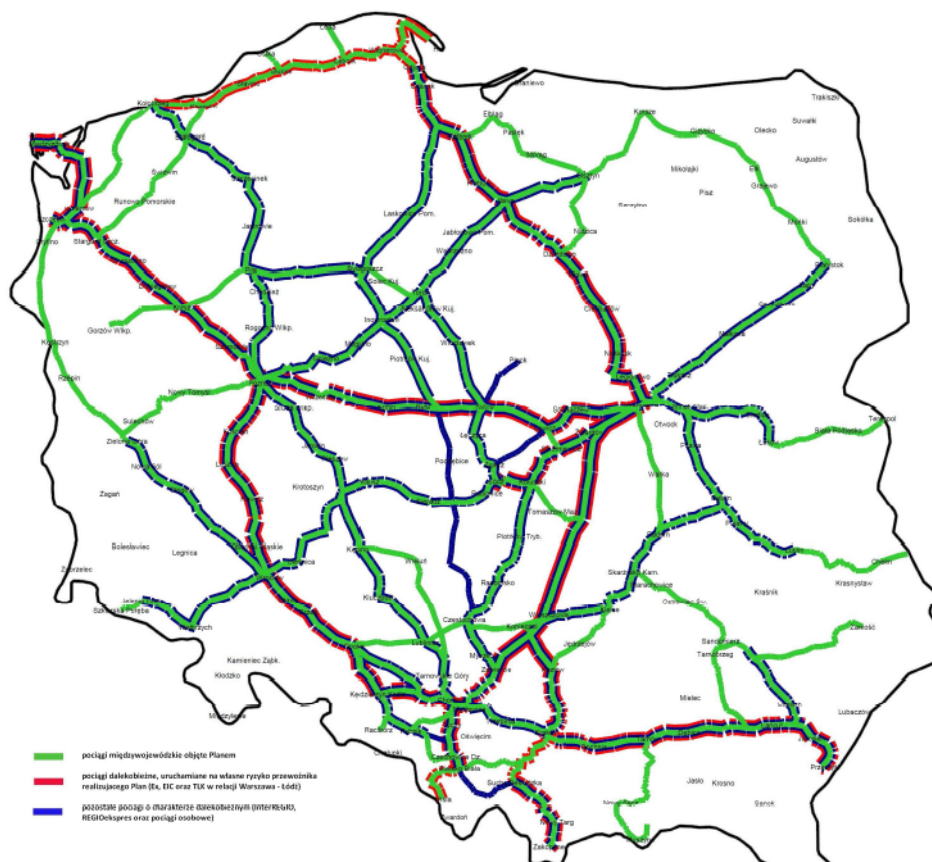
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, przyjęty został Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej.

Minister właściwy ds. transportu jest organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej jedynie w transporcie kolejowym. W związku z tym zapisy Krajowego Planu Transportowego nie dotyczą potrzeb przewozowych mieszkańców na poziomie powiatowym w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151).

Poniżej przedstawiona jest część sieci połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej na obszarze województwa podlaskiego zgodnie z zapisami krajowego planu transportowego. Zgodnie z krajowym planem transportowym linie o charakterze użyteczności publicznej to połączenie Warszawa Centralna, Tłuszcz, Małkinia, Czyżew, Szepietowo, Łapy, Białystok.

Mapa 13. Linie o charakterze użyteczności publicznej wyznaczone w krajowym planie transportowym

Sieć połączeń międzywojewódzkich wykonywanych w ramach użyteczności publicznej, na tle pozostałych połączeń o charakterze dalekobieżnym²¹



Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego” - Krajowy Plan Transportowy

5.3. USTALENIA WOJEWÓDZKIEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Podlaskiego do roku 2020 z perspektywą do roku 2030, został przyjęty Uchwałą nr XXXIII/400/13 Sejmiku Województwa Podlaskiego z dnia 29 listopada 2013r. w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Podlaskiego”

Wizja regionalnego transportu publicznego w obszarze województwa podlaskiego wynika wprost ze zdefiniowanej w Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do r. 2020, głównej wizji rozwojowej regionu, opisującej województwo podlaskie jako „zielone, otwarte, dostępne i przedsiębiorcze”. Zakłada się tam m.in. utrwalenie percepcji unikalności i wyjątkowości regionu, jako podstawy rozwijania zielonych (ekologicznych) specjalizacji oraz zwiększenie dostępności Białegostoku do wszystkich ośrodków powiatowych, co równocześnie poprawi dostęp społeczeństwa regionu do usług publicznych oraz możliwości konkurencyjności województwa o mieszkańców, o turystów, o inwestorów. Dostępność jest rozumiana szeroko, a dotyczy między innymi: transportu, telekomunikacji, Internetu, usług otoczenia biznesowego.

Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Podlaskiego został uchwalony w 2013 roku.

Dla poprawy jakości obsługi obszaru województwa podlaskiego, w tym powiatu łomżyńskiego zalecane jest podjęcie następujących działań:

- a) optymalizacja eksploatacyjna sieci komunikacyjnej – wzrost znaczenia w przewozach komunikacji kolejowej, poprawa standardów obsługi dla poszczególnych relacji w zakresie częstotliwości kursowania pojazdów, łączenie linii o podobnym przebiegu w grupy lub pary o skoordynowanych rozkładach jazdy oraz specjalizacja połączeń: podział linii na główne, podstawowe i uzupełniające w zależności od wielkości potoku pasażerskiego obsługiwanego przez te linie;
- b) wprowadzanie nowych połączeń komunikacyjnych na połączenia o największym znaczeniu dla publicznego transportu zbiorowego (popycie na usługi);
- c) wprowadzenie nowych połączeń szczególnie zasadne jest w rejonach intensywnej zabudowy i w obszarach utrudnionego rozpraszania zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy o napędzie spalinowym (w takim przypadku konieczna będzie aktualizacja Planu transportowego);
- d) wprowadzenie elementów priorytetu dla publicznego transportu zbiorowego w centrach miast i aglomeracji białostockiej wraz z restrykcjami dla indywidualnego ruchu kołowego;
- e) wydzielanie ulic wyłącznie dla publicznego transportu zbiorowego oraz wytyczanie buspasów i inne sposoby jego uprzywilejowania w ruchu ulicznym.

Sieć transportu publicznego w obszarze województwa podlaskiego, na której planuje się uruchomienie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oparta będzie, podobnie jak obecnie, na sieci autobusowej oraz kolejowej. W przypadku powiatu łomżyńskiego, podobnie jak obecnie, dostępna będzie sieć transportu autobusowego.

Przy planowaniu sieci autobusowej kierowano się następującymi zasadami:

- a) Wszystkie stolice powiatów w województwie muszą mieć połączenie bezpośrednie z Białymstokiem. Zważywszy na dominującą rolę jaką w województwie podlaskim pełni jego stolica, zapewnienie dojazdu do stolicy ze wszystkich powiatów bez przesiadki jest standardem minimalnym. Zapobiega wykluczeniu jakiegokolwiek powiatu poprzez ograniczenie dostępu do najważniejszych w województwie ośrodków administracyjnych, naukowych, zdrowotnych czy kulturalnych.
- b) Wszystkie stolice powiatów w województwie muszą mieć połączenie bezpośrednie z sąsiednimi stolicami powiatów. W sieci ukształtowanej zgodnie z zasadą zapisaną w podpunkcie „a”, stolice sąsiednich powiatów mogą nie posiadać bezpośredniego połączenia a tylko połączenie poprzez Białystok. Nie sprzyja to rozwojowi tych powiatów poprzez silne ograniczenie własnych rynków. W celu zapobieżenia takiemu zjawisku, sieć komunikacyjna zbudowana według zasad podpunktu „a”, musi być uzupełniona o połączenia bezpośrednie między stolicami sąsiednich powiatów o ile połączenia takie nie występowały w sieci zbudowanej według zasad podpunktu „a”.
- c) Powinno się chronić dotychczasowe połączenia autobusowe, których potencjał jest na tyle słaby, że istnieje uzasadnione niebezpieczeństwo, iż linie te nie utrzymają się na warunkach komercyjnych. Dzisiaj wiele linii autobusowych funkcjonuje na granicy rentowności. W momencie gdy zmienia się zasady finansowania publicznego transportu zbiorowego a linie te nie zostaną objęte użytecznością publiczną, stracą dofinansowanie z tytułu ulg ustawowych. Może to oznaczać likwidację tych linii a więc problem dla osób z nich korzystających. Aby temu zapobiec, powinno się część linii o małej rentowności lub jej braku objąć siecią przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

- d) Połączenia stolic powiatów z miejscowościami w powiatach pozostawia się do zapewnienia w gestii odpowiednich starostów, prezydentów, burmistrzów i wójtów. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, marszałek odpowiada za wojewódzkie przewozy pasażerskie a więc przewozy dokonywane między powiatami jednego województwa.

Jak wynika z powyższego, przewozami o charakterze użyteczności publicznej planuje się objąć linie autobusowe łączące stolicę województwa – Białystok z miastami, będącymi siedzibami powiatów, w miarę możliwości linie autobusowe łączące sąsiednie powiaty oraz linie autobusowe o niskim wskaźniku rentowności, których prowadzenie jest uzasadnione społecznie. W przypadku linii o charakterze użyteczności publicznej, przez powiat łomżyński przebiegać będą linie:

- a) Białystok-Żółtki-Stare Jeżewo-Wieczorki-Rutki-Pniewo-Łomża
- b) Białystok-Żółtki-Stare Jeżewo-Wizna-Piątnica-Łomża-Piątnica-Mały Płock-Kolno
- c) Łomża-Kupiski-Nowogród-Dobry Las-Kolno
- d) Łomża-Piątnica-Jedwabne-Przytuły-Radziłów-Wąsosz-Szczuczyn-Grajewo
- e) Łomża-Piątnica-Stawiski-Świdry-Szczuczyn-Grajewo-Rajgród-Augustów- Suwałki
- f) Łomża-Śniadowo-Ostrów Mazowiecka
- g) Łomża-Zambrów-Wysokie Mazowieckie
- h) Siemiatycze-Działkowice-Boćki-Bielsk Podlaski-Brańsk-Szepietowo-Wysokie Mazowieckie-Łomża- Ostrołęka.

USTALENIA REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO NA LATA 2014 – 2020.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Podlaskiego 2014-2020 (RPOWP 2014-2020) jest jednym z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020 (SRWP 2020), przyjętej 9 września 2013 r. przez Sejmik Województwa Podlaskiego.

Dostępność transportowa jest jedną z najważniejszych determinant rozwoju regionalnego. Analiza SWOT zawarta w SRWP 2020 wskazuje na problem bardzo słabej dostępności komunikacyjnej województwa podlaskiego, której utrzymywanie się może doprowadzić do marginalizacji regionu. W związku z tym do głównych wyzwań w rozwoju województwa zaliczono zasadniczą poprawę dostępności terytorialnej, zarówno w układzie wewnętrznym, jak i zewnętrznym.

Nie można mówić o zapewnieniu rozwoju konkurencyjnej gospodarki oraz powiązań krajowych i międzynarodowych, a także wysokiej jakości życia bez zapewnienia odpowiedniej infrastruktury technicznej. Dobra infrastruktura jest koniecznością i warunkiem, ale nie istotą planowanego rozwoju społeczno-gospodarczego województwa podlaskiego. Radykalnej poprawy dostępności regionu, która w chwili obecnej jest kluczową barierą rozwoju, region nie osiągnie bez wsparcia ze strony programów krajowych, których interwencja dotycząca sieci TEN-T warunkuje istotnie skuteczność interwencji programu regionalnego wyrażoną we wskaźniku międzygałęziowej dostępności transportowej.

Interwencja w zakresie usuwania niedoborów przepustowości ma bowiem istotne znaczenie gospodarcze, gdyż jest warunkiem skutecznego konkurowania o inwestorów, mieszkańców, turystów i środki na rozwój. W tym kontekście ważne jest również skomunikowanie z terenami inwestycyjnymi, tworzenie platform intermodalnych czy terminali przeladunkowych. Działania zwiększające mobilność będą prowadziły do poprawy spójności przestrzennej, co jest szczególnie ważne ze względu na bardzo niską gęstość zaludnienia oraz znaczne rozproszenie sieci osadniczej w wielu częściach regionu. Poprawa dostępności komunikacyjnej wewnątrz województwa warunkuje dodatkowo mieszkańcom,

szczególnie obszarów wiejskich i oddalonych, dostęp do usług publicznych i zatrudnienia, które zlokalizowane są głównie w ośrodkach miejskich (wojewódzkim i subregionalnych). W tym kontekście istotne są również inwestycje prowadzące do stworzenia efektywnego niskoemisyjnego systemu transportu publicznego, ułatwiającego dojazdy do pracy, szkoły i innych usług. Powyższe działania powinny przełożyć się na poprawę międzygałęziowej dostępności transportowej. Położenie województwa na wschodniej granicy UE stwarza szansę na to, aby Podlaskie stało się ważnym szlakiem komunikacyjnym o znaczeniu europejskim. Jednocześnie nasilony ruch towarowy (tranzytowy), który odbywa się przez terytorium województwa, powoduje znaczne obciążenia dla mieszkańców i środowiska oraz pogarszanie się stanu istniejących dróg. Interwencja programu powinna zatem prowadzić do optymalizacji i integracji systemów transportowych, zwiększenia ich efektywności, zmniejszenia obciążeń środowiskowych i poprawy bezpieczeństwa ich użytkowania, z uwzględnieniem walorów przyrodniczych województwa. Działania związane ze zwiększeniem dostępności transportowej oraz z promocją proekologicznych rozwiązań transportowych, są ściśle powiązane z interwencjami na rzecz gospodarki niskoemisyjnej (cel tematyczny 4) oraz ochrony środowiska (cel tematyczny 6). W szczególności dotyczy to wspierania modernizacji linii kolejowych oraz wyprowadzania ruchu z miast, a także poprawy skuteczności zarządzania ruchem drogowym. Będą stanowiły zatem wkład w realizację celów Strategii Europa 2020 w zakresie wzrostu zrównoważonego.

Cele szczegółowe

Cel tematyczny 4 Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach

4.5. Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu

Realizacja celów gospodarki niskoemisyjnej na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych i poprawy jakości życia w miastach wymaga podjęcia przez samorządy zintegrowanych działań. Będą one odpowiedzią m.in. na potrzeby wynikające z większej dostępności transportu miejskiego. Sektor transportu publicznego jest obszarem, który wykazuje duży potencjał w zakresie ograniczenia emisji CO₂. Transport w obrębie miast generuje zarówno znaczące emisje CO₂, jak i inne uciążliwości dla środowiska i jakości życia człowieka (zanieczyszczenia powietrza, hałas, kongestia). Niezbędne jest podnoszenie świadomości mieszkańców regionu na temat lokalnych korzyści wynikających z efektywności energetycznej.

Cel tematyczny 7: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej ,

7.4. Rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu

Bardzo zły stan techniczny sieci kolejowej powoduje spadek prędkości maksymalnych na znacznej części sieci oraz wydłużenie czasu przejazdu. Spada konkurencyjność kolei na rynku przewozowym, a rośnie energochłonność. Dodatkowo brakuje pełnej sieci połączeń pomiędzy wszystkimi największymi ośrodkami regionu oraz jego stolicą i stolicami sąsiednich województw. Biorąc pod uwagę powyższe należy podjąć działania zmierzające do modernizacji linii kolejowych głównie z przeznaczeniem przewozów towarowych.

Działanie 4.1 mobilność regionalna priorytet inwestycyjny

7.2 zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą ten-t, w tym z węzłami multimodalnymi

Z uwagi na peryferyjne położenie regionu celem inwestycji polegających na łączeniu węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T jest poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej. Przyczynią się one do poprawy atrakcyjności inwestycyjnej poprzez połączenie z krajowymi i międzynarodowymi ośrodkami wzrostu. Ze względu na usytuowanie na wschodniej granicy UE, dzięki rozbudowie sieci

transportowej, w szczególności dróg o wysokiej przepustowości, województwo ma szansę stać się ważnym szlakiem komunikacyjnym o znaczeniu europejskim. Działania zwiększające mobilność regionalną będą prowadziły do poprawy spójności przestrzennej w wymiarze międzyregionalnym, co jest szczególnie ważne z uwagi na znaczne dysproporcje w poziomie rozwoju pomiędzy województwem podlaskim a innymi regionami UE i słabe skomunikowanie ze stolicami sąsiednich województw oraz – z uwagi na brak portu lotniczego – innymi miastami europejskimi.

CELE W PROGRAMIE POLSKA WSCHODNIA 2014-2020.

Makroregion Polski Wschodniej, który konstytuują województwa lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie i warmińsko-mazurskie, stanowi zwarty obszar o najniższym poziomie rozwoju gospodarczego w Polsce i jeden z najuboższych w Unii Europejskiej.

Interwencja Programu w obszarze infrastruktury transportowej wpisuje się w realizację priorytetu strategii Europa 2020, jakim jest wzrost z równowagą - wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej, w tym w inicjatywę flagową Europa efektywnie korzystająca z zasobów. Dodatkowo planowana interwencja wpisuje się również w realizację Strategii Rozwoju Kraju 2020 przyczyniając się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej w dostępie do rynków pracy i zwiększenia efektywności transportu poprzez modernizację i rozbudowę połączeń transportowych w zakresie uspokajania ruchu na drogach przechodzących przez miasta wojewódzkie Polski Wschodniej.

Strategia rekomenduje wdrożenie działań polegających na:

- zwiększeniu dostępności transportowej do stolic wojewódzkich, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych rynków pracy,
- rozwoju powiązań transportowych pomiędzy głównymi ośrodkami Polski Wschodniej,
- rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego i aglomeracyjnego w głównych ośrodkach miejskich.

Istotny jest także rozwój transportu publicznego, w szczególności w głównych ośrodkach makroregionu oraz w ich obszarach funkcjonalnych. Transport publiczny jest istotnym czynnikiem budowania potencjału metropolitalnego stolic regionów Polski Wschodniej. Równolegle ma on walor proekologiczny. W ostatnich latach stolice regionów Polski Wschodniej dokonały dużych inwestycji w rozwój komunikacji.

Zbiorowa komunikacja miejska na obszarze Polski Wschodniej jest oparta głównie o system transportu autobusowego. Istotne znaczenie w użytkowaniu tego rodzaju transportu ma struktura wieku pojazdów. Pomimo dokonywania zakupów taboru, również z wykorzystaniem środków unijnych, w wielu miastach Polski Wschodniej do 2011 r. nadal dominowały pojazdy mające powyżej 10 lat.

Cele szczegółowe

Działanie 2.1 Zrównoważony transport miejski

Celem działania jest zwiększenie wykorzystania transportu miejskiego w miastach wojewódzkich i ich obszarach funkcjonalnych.

Kompleksowe projekty z zakresu tworzenia nowych lub rozbudowy istniejących ekologicznych, zintegrowanych sieci transportu miejskiego, w skład których wchodzi m.in. takie zadania, jak:

- budowa/przebudowa sieci autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych wraz z zakupem niskoemisyjnego taboru; ☐

- budowa/przebudowa niezbędnej infrastruktury na potrzeby transportu publicznego, w tym intermodalnych dworców przesiadkowych; 2
- wdrożenie nowych, rozbudowa lub modernizacja istniejących systemów telematycznych³ na potrzeby komunikacji miejskiej.

Działanie 2.2 Infrastruktura drogowa

Celem działania jest zwiększenie dostępności miast wojewódzkich Polski Wschodniej i ich obszarów funkcjonalnych w zakresie infrastruktury drogowej.

Inwestycje na drogach krajowych i wojewódzkich w obrębie miast wojewódzkich, zapewniające ich połączenie z siecią dróg krajowych, w tym TEN-T. Przewiduje się również inwestycje dotyczące budowy/przebudowy dróg wojewódzkich w obszarach funkcjonalnych lub obszarach realizacji ZIT miasta wojewódzkiego Polski Wschodniej, włączające je do systemu dróg krajowych, w tym sieci TEN-T.

5.4. UKŁAD DROGOWY

Przez powiat łomżyński przechodzą międzynarodowe szlaki komunikacyjne, łączące środkową część kraju, w tym Lubelszczyznę z polsko-litewskimi i polsko-białoruskimi przejściami granicznymi w Budzisku, Ogrodnikach, oraz w Kuźnicy Białostockiej. z Ukrainą i Obwodem Kaliningradzkim, Poprzez połączenie z Lubelszczyzny na Mazury (droga krajowa nr 63) ww. przejścia graniczne połączone są ciągiem komunikacyjnym z Ukrainą.

Najważniejszymi z nich są: droga krajowa nr 61 biegnąca z Warszawy przez Ostrołękę, Różan, Pułtusk, droga krajowa nr 63 biegnąca z Siedlec przez Sokołów Podlaski, Zambrów, Należy tu dodać drogę krajową nr 64 dochodzącą w okolice Łomży z Białegostoku od przejścia granicznego w Bobrownikach.

Jak już wcześniej nadmieniono aktualnie Łomża nie posiada obwodnicy, gdyż taka ma powstać w najbliższych latach.

Decyzją Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa rozpocznie się budowa ostatniego odcinka drogi ekspresowej S61 (Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn) wraz z obwodnicą Łomży będąca w stanie przejąć ruch tranzytowy do tej pory przechodzący przez Łomżę.

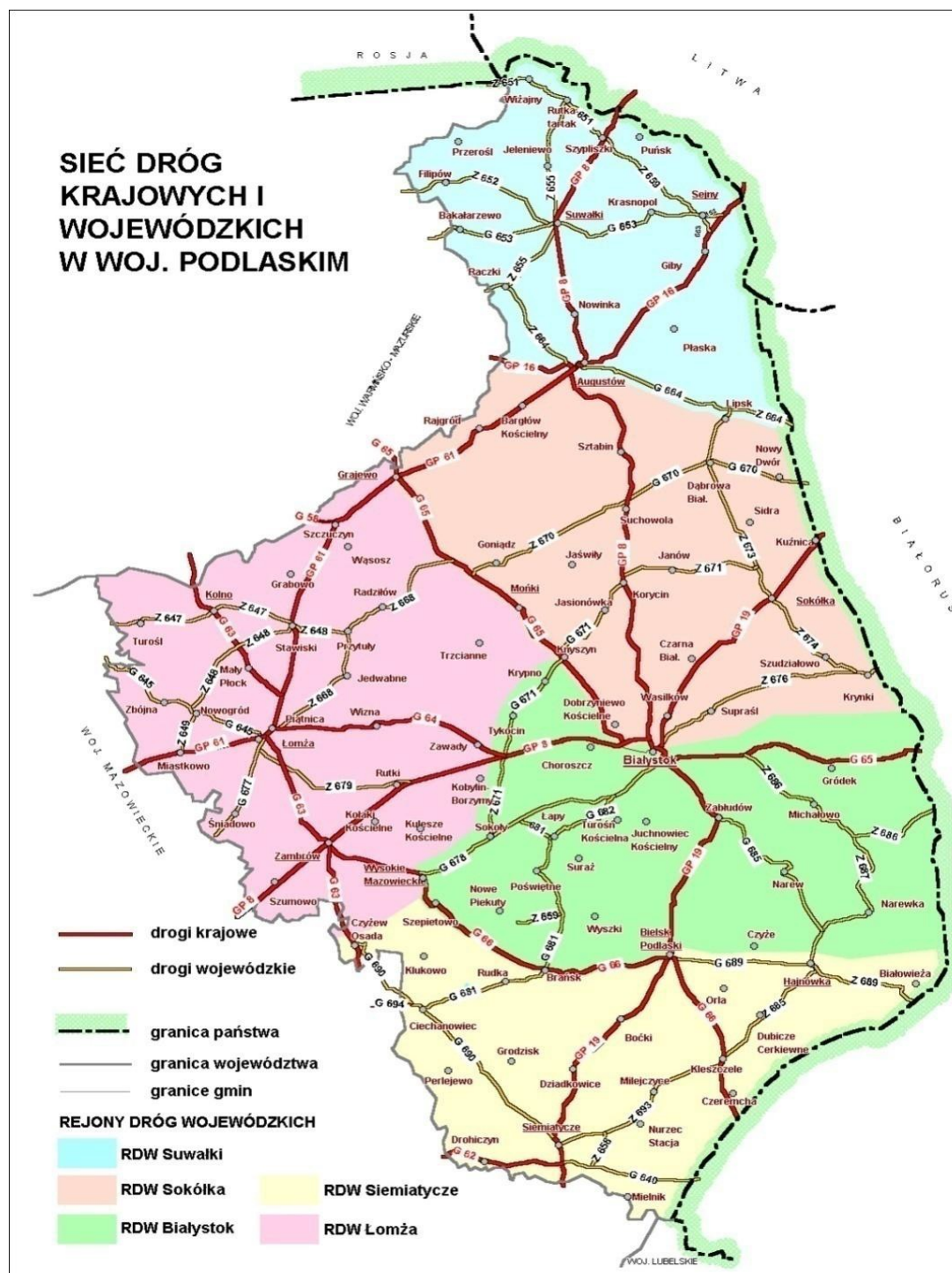
Via Baltica – to fragment drogi międzynarodowej E67, która biegnie z Polski przez Litwę i Łotwę do Estonii. Pełni ona rolę najważniejszego połączenia drogowego pomiędzy krajami bałtyckimi. Via Baltica wraz z Rail Baltica jest elementem transeuropejskiego korytarza transportowego, została zakwalifikowana do sieci bazowej TEN-T. Międzynarodowa trasa Via Baltica ma istotny charakter tranzytowy i bardzo duże znaczenie dla systemu transportowego Polski i Europy.

Mapa 14. Planowana trasa S61



Źródło: www.mib.gov.pl

Mapa 15. Sieć drogowa powiatu łomżyńskiego



Źródło: [www. Serwis Wrota Podlasia](http://www.SerwisWrotaPodlasia.pl), www.wrotapodlasia.pl

Powiat łomżyński jest ważnym węzłem komunikacyjnym i transportowym północno-wschodniej Polski. Położenie pozwala na relatywnie szybkie przemieszczanie osób oraz towarów i usług pomiędzy powiatem a powiatami ościennymi oraz stolicą województwa Białymstokiem. Wykorzystanie tego kierunku umożliwia dalszą komunikację w kierunku powiatów położonych na wschód i południowy - wschód od Białegostoku.

Łatwość przemieszczania się w kierunku do i z Białegostoku jest kluczowa z punktu widzenia generowanego ruchu do centralnego ośrodka jakim jest miasto Białystok. Ruch generowany jest w związku z aktywnością zawodową osób w wieku produkcyjnym. W przypadku osób w wieku przedprodukcyjnym ruch generowany jest w związku z dojazdem do szkół i uczelni.

Szansą rozwojową powiatu łomżyńskiego jest też dogodne położenie w kierunku Warszawy i miejscowości położonych wokół tzw. ringa warszawskiego, czyli gmin i powiatów ościennych. Łatwy dostęp do tego rynku stwarza szanse rozwojowe dla lokalnych przedsiębiorców, którzy nie muszą ponosić wysokich kosztów transportu.

Drogi wojewódzkie na terenie powiatu:

- DW 677 o przebiegu: Łomża-Śniadowo-Ostrów Mazowiecka,
- DW 645 o przebiegu: Łomża – Nowogród – Zbójna – Myszyniec,
- DW 668 o przebiegu: Piątnica – Jedwabne – Przytuły – Radziłów,
- DW 679 o przebiegu: Łomża – Gać – Mężenin,
- DW 648 o przebiegu: Nowogród, Morgownik, Korzeniste, Poryte, Stawiski (łączy Miastkowo i Przytuły).

Na drogach wojewódzkich znajdują się dwa mosty w Morgownikach na Narwi oraz na Pisie. Dla komunikacji między północną i południową częścią powiatu ważne znaczenie mają drogi przebiegające przez Łomżę oraz dwa mosty przez Narew.

Obecnie sieć dróg w powiecie łomżyńskim liczy 529,411 km, którymi zarządza Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży. Powiat ma stosunkowo dogodny drogowy układ komunikacyjny, co ma istotne znaczenie przy braku pasażerskiego transportu kolejowego.

DROGI POWIATOWE NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

Tabela 10. Wykaz dróg powiatowych zamiejskich

L.p.	Nr drogi	Nowy numer drogi	Nazwa drogi wg wykazu urzędowego	Długość odcinka
1.	23135	1820B	Wąsosz - Ławsk - Glinki - Mroczi - Przytuły	4,500
2.	23136	1821B	Stawiski (uL.Polowa) - Rogale - Sokoły - Romany - Wilamowo - Słucz	2,900
3.	23140	1825B	od dr. 1820B - Gardoty - do dr. 1821B	5,000
4.	23141	1826B	Gardoty – Grzymki	2,250
5.	23143	1828B	Świdry - Gnatowo - Siwki – Wilamowo	2,100
6.	23144	1829B	Romany - do drogi 648	0,500
7.	23145	1830B	Stawiski-Jurzec Włociański-Kossaki-Jedwabne	4,220
8.	23148	1833B	Przytuły - Borawskie - Mieczki Czarne	3,700
9.	23149	1834B	Jedwabne (ul. Cmentarna) - Konopki - Borawskie - Supy - Wagi - Dusze - Racibory - Radziłów	11,300
10	23150	1835B	Chrzanowo - Wypychy – Dusze	1,000

11	23151	1836B	od dr. 1834B - Pieńki - Szyjki - Szlasy - Łoje - Awissa - most na rz. Awissa	2,000
12	23175	1854B	Kubra Stara-Kubra Nowa	1,620
13	23176	1855B	Kobylin - Wysokie - Rogienice Piaseczne - do drogi nr 1895B	1,000
14	23194	1874B	Przytuły – Supy	5,500
15	23319	1889B	Turośl-Cieciory-Poredy-Dobrylas-Dębni	13,360
16	23321	1890B	dr.647-Kolimagi-Gietki-Piasutno-droga nr 1891B	1,600
17	23322	1891B	Kolno - Janowo - Łosewo - Niksowizna - Piasutno Żelazne – Dobrylas	5,000
18	23324	1893B	Morgowniki – Jurki	2,558
19	23327	1896B	dr.1891B - Ruda-Skroda - dr.648	0,850
20	23328	1897B	Rogienice Wielkie-Górki	1,216
21	23331	1900B	Piątnica Poduchowna-Czarnocin-Penza-Chłudnie-Kupnina-Serwatki	9,500 3,260
22	23333	1902B	Rogienice Wielkie-Waśki	3,100
23	23334	1903B	Rogienice Wielkie-Murawy-Kisielnica	3,910
24	23335	1904B	Łomża (ul.Grobla Jednaczewska, ul.Nadnarwiańska, ul.Zamiejska) - Jednaczewo - Szablak - Nowogród (ul.11-go Listopada)	10,600
25	23336	1905B	Kuzie-do drogi 645	8,646
26	23337	1906B	Dłużewo-Laski-Gąski	6,683
27	23338	1907B	Zbójna-Osowiec-Ruda Osowiecka-Stanisławowo	10,004
28	23339	1908B	od dr.1907B - Pianki - Tabory – Rzym	3,170
29	23340	1909B	Nowogród-Jankowo-Sulimy-Chmielewo-Grądy-Sławiec-Grzymały Nowogrodzkie-do dr.645	13,214
30	23341	1910B	Miastkowo-Czartoria	4,680
31	23342	1911B	Miastkowo-Rybaki-Drogoszewo-dr.61	9,040
32	23343	1912B	Nowogród (gr.adm.) -Chojny-dr.61	3,900
33	23344	1913B	Chojny Młode- Chojny Stare	1,650
34	23345	1914B	Górki-Dobrzyjałowo-Pieńki Borowe-Korytki-Kaimy	10,270
35	23346	1915B	dr.1914B - Budy-Mikołajka	1,368
36	23347	1916B	dr.668 – Motyka	2,500
37	23348	1917B	Stary Cydzyn-Rządtkowo-Wyrzyki-dr.64	7,835
38	23349	1918B	dr.668- Poniat	1,700
39	23351	1919B	Kossaki-Orlikowo-Olszewo Góra	4,300
40	23352	1920B	Mieczki Czarne-Pawelki-Stryjaki	2,080
41	23353	1921B	droga 1919B – Pawelki	1,550

42	23355	1922B	Jedwabne-Bronaki-Pietrasze-dr.668	4,760
43	23357	1923B	Kotowo-Plac-Kotowo Stare-Choszczewo - do drogi 1962B	6,450
44	23358	1924B	Wiktorzyn-Olszyny-Wyłudzin-Guty	6,341
45	23361	1925B	Jedwabne (ul.Mickiewicza) -Grądy Wielkie-Makowskie-Burzyn	10,066
46	23362	1926B	Makowskie-Koniecki	0,900
47	23363	1927B	Makowskie-Bartki-Mocarze	1,730
48	23364	1928B	Jedwabne (ul.Łomżyńska, Przestrzelska) - Przestrzele Wielkie- Kucze-Siestrzanki-Mocarze /Dziubele/	9,640
49	23365	1929B	Siestrzanki-Nadbory-Brzostowo	3,300
50	23367	1930B	Borawskie-Witynie	1,200
51	23368	1931B	Stryjaki-Karwowo- Wszebory	2,250
52	23369	1932B	Wagi-Chrostowo-Kąty Chyliny	6,400
53	23370	1933B	droga 1934B - Łomża	0,770
54	23371	1934B	Piątnica Poduchowna-Kalinowo-Drozdowo-Niewodowo - Krzewo-Kossaki-Bronowo-Niwkowo-Wizna	29,000
55	23372	1935B	Stare Krzewo-Nowe Krzewo	2,100
56	23373	1936B	Wiktorzyn-Żelechy-Truszeki	3,820
57	23374	1937B	Łomża (ul.Rybaki, ul.Zdrojowa)-Stara Łomża-Siemień-Rybno-Pniewo -do dr.679	12,090
58	23375	1938B	Wygoda- Modzele-Wypychy-Zanie-dr.8	6,002
59	23377	1939B	Wygoda-Wyrzyki Stare-Puchały-dr.679	5,889
60	23378	1940B	od dr. 1939B -Puchały-Milewo-Łady Borowe - Łady Polne - Szeligi-Kolonia	2,000
61	23379	1941B	Zawady-Giełczyn	3,030
62	23380	1942B	dr.677-Koziki-Kołaczk-Sierzputy Zagajne-dr.677	4,530
63	23381	1943B	Wygoda-Bacze Suche	3,100
64	23382	1944B	dr.677-Sierzputy-Marki-Stacja Śniadowo- Stare Duchny-Grabowo	9,200
65	23385	1945B	droga 1996B - Stare Duchny	2,715
66	23387	1946B	Chojny-Szczepankowo-Osobne-Wierzbowo- Chomentowo-Śniadowo	13,584
67	23388	1947B	Szczepankowo - Jarnuty-dr. 61	7,400
68	23389	1948B	Jarnuty-Łochtynowo-Konarzyce	3,700
69	23390	1949B	Szczepankowo-Czaplice-Boguszyce-dr.677	6,250
70	23391	1950B	Wierzbowo-Żebry-Zagroby-dr.677	5,100
71	23392	1951B	Śniadowo-Zalesie-Wypychy-Zalesie-Poczynki - gr.woj.-	4,901

			/Radgoszcz/	
72	23393	1952B	Śniadowo-Truszkki-Jakać- Borki-Stare Szabły-Szabły Młode-Jakać Dworna-dr.677	10,600
73	23394	1953B	Miastkowo-Tarnowo-Kraska-Młynik-Szczepankowo	11,400
74	23395	1954B	Szczepankowo-Wszerzecz-Uśnik-Podosie-Tarnowo	13,855
75	23396	1955B	Uśnik-Dębowo	3,310
76	23397	1956B	dr.61-Leopoldowo-Łuby-Kiertany-Łuby-Kurki-Miastkowo	5,894
77	23398	1957B	Miastkowo-Zaruzie Borowe-Sosnowiec-Kuleszka-Rydzewo	9,620
78	23399	1958B	dr.61-Zaruzie Borowe	1,150
79	23400	1959B	Stara Jastrząbka-Jastrząbka Młoda	1,500
80	23401	1960B	Jakać Młoda - droga przez wieś	0,500
81	23500	1961B	Wizna-Męczki-Kotowo-Plac-Jedwabne (ul.Wojska Polskiego)	10,214
82	23501	1962B	Wizna-Srebrowo-Mrówki-Nieławice-Kokoszki-Guty-Kownaty	12,650
83	23502	1963B	Męczki-Rutki	1,657
84	23504	1964B	Bronowo-Janczewo-Bożejewo-Taraskowo-Olszyny	9,461
85	23505	1965B	Kramkowo-droga przez wieś	1,800
86	23506	1966B	Wizna-Sambory-Sieburczyn-Rutkowskie-Burzyn-Pluty-do drogi 1834B	18,179
87	23507	1967B	dr.1961B -Boguszki-Zanklewo-Sieburczyn	6,450
88	23508	1968B	dr.1961B – Zanklewo	4,100
89	23523	1981B	Rutki-Grądy Woniecko-Wizna	1,825
90	23524	1982B	Rutki-Kossaki Nadbielne-Koty-do dr.679	3,300
91	23536	1993B	Zambrów (ul.Podedwornego) -Cieciorki-Konopki-Pęsy-Lipno-do dr.679	0,700
92	23540	1996B	Śniadowo(ul. Ostrołęcka i Kościelna) - Brulin-Strzeszewo-Kaczynek-Głęboch Wielki-Szumowo- droga nr 8	7,030
93	1450	2110B	Stacja Kolejowa Śniadowo - do drogi woj. nr 677	2,500
				511,047

Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży

Tabela 11. Wykaz dróg powiatowych miejskich

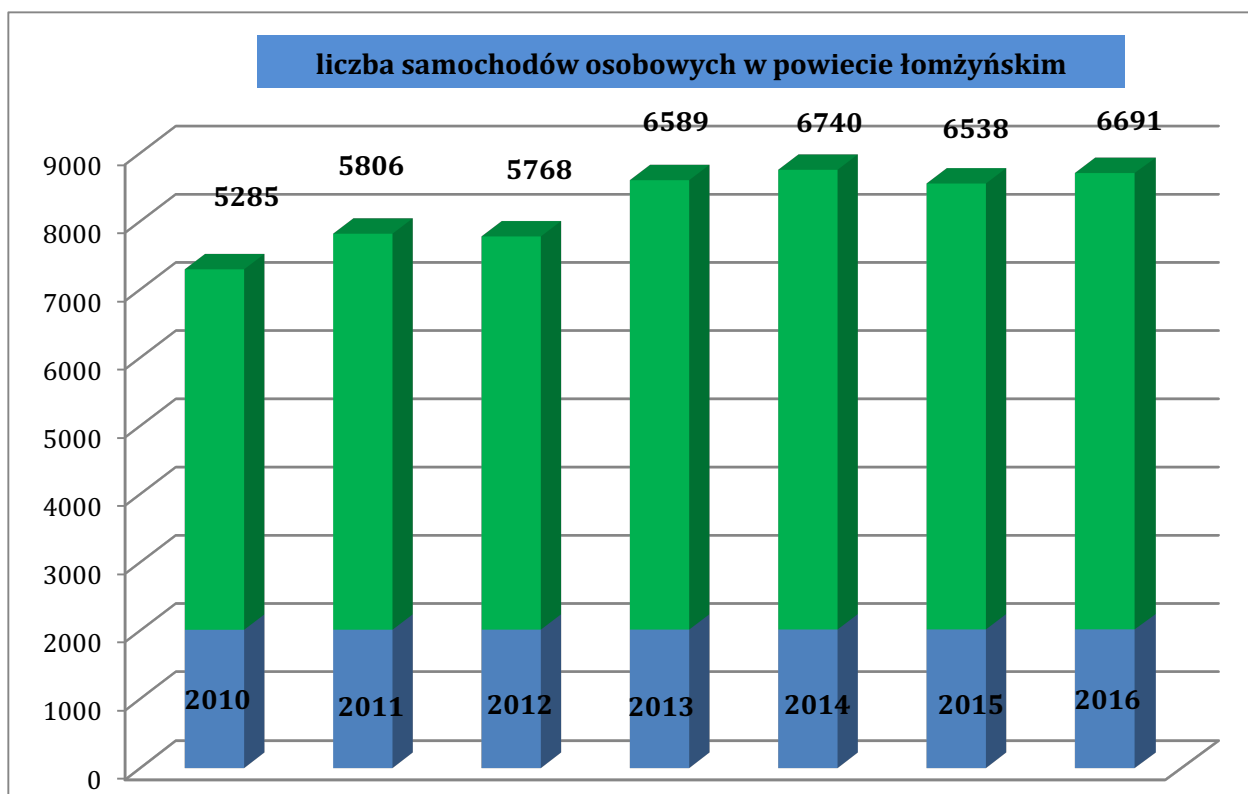
L.p.	Nr drogi	Nowy Numer drogi	Nazwa drogi wg wykazu urzędowego	Długość odcinka
1.	23335	1904B	Nowogród-ul.11Listopada od gr.adm.do ul.Miastkowskiej	4,200
2.	23340	1909B	Nowogród - droga do Jankowa od ul. Miastkowskiej do gr.adm.	2,300
3.	23343	1912B	Nowogród-ul. Kościuszki, Cmentarna do gr.adm.	4,375
4.		2648B	Nowogród - ul. Cmentarna	0,165
5.		2649B	Nowogród - ul. 1-go Maja	0,163
6.		2650B	Nowogród - ul. Miastkowska	0,474
7.		2652B	Nowogród - ul. Poległych	0,820
8.		2651B	Nowogród - ul. Rynek	0,292
9.		2647B	Nowogród - ul. Majora Sikory	0,200
10.	23145	1830B	Jedwabne od gr.adm. do dr.woj.nr 668	3,281
11.	23149	1834B	Jedwabne - ul. Cmentarna	2,550
12.	23351	1919B	Jedwabne - od dr.1830B do gr.adm.	1,240
13.	23355	1922B	Jedwabne -od dr.668 do gr.adm.	0,440
14.	23361	1925B	Jedwabne -ul. Mickiewicza do gr.adm.	0,934
15.	23364	1928B	Jedwabne - ul. Łomżyńska	0,125
16.	23364	1928B	Jedwabne - ul. Jana Pawła II	0,255
17.	23364	1928B	Jedwabne - ul. Przestrzelska	1,340
18.	23500	1961B	Jedwabne - ul. Wojska Polskiego	1,198
				24,352 km

Źródło: Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży

5.5. TRANSPORT INDYWIDUALNY

W ostatnich latach udział samochodów osobowych w podróżach mieszkańców powiatu wzrasta. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie łomżyńskim w 2010 roku wynosiła 5285 podczas gdy w 2016 roku ta liczba powiększyła się do 6691 pojazdów, co stanowi umiarkowany wzrost 26,60 % na przestrzeni 7 lat.

Wykres 2. Liczba samochodów osobowych w powiecie łomżyńskim



Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Pożądanym działaniem w kontekście powyższych statystyk jest odpowiednia polityka komunikacyjna ograniczająca wzrost podróży odbywanych samochodem osobowym na rzecz komunikacji miejskiej, co jest zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju.

5.6. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE ŁOMŻYŃSKIM

Aktualny stan ekologiczny powiatu łomżyńskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

1. Program ochrony środowiska Powiatu łomżyńskiego na lata 2011 – 2014 z perspektywą na lata 2015 – 2018,
2. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlaskiego (załącznik nr 1 do uchwały nr IX/80/03 Sejmiku województwa podlaskiego z dnia 27 czerwca 2003 roku),
3. Programu Rozwoju Powiatu łomżyńskiego do 2020 roku wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko (Uchwała XIII/77/2016 Rady Powiatu łomżyńskiego z dnia: 12 lutego 2016 roku),
4. Strategia Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2020,
5. Program Ochrony Środowiska dla województwa podlaskiego na lata 2017–2020 z perspektywą do 2024 roku” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko ww. Programu,
6. Program ochrony powietrza dla strefy podlaskiej z dnia 2013-12-20 dotyczący jakości powietrza w województwie podlaskim.

Teren powiatu łomżyńskiego jest obszarem cennym przyrodniczo, charakteryzują go malownicze krajobrazy, duża powierzchnia lasów, bogata flora i fauna. Tereny prawnie chronione stanowią 35148,5 ha (w tym parki narodowe – 351 ha, *rezerваты przyrody* 540,7 ha). Walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz historia i kultura północnego Mazowsza tworzą warunki dla rozwoju turystyki. Generalnie atrakcyjność turystyczną powiatu można określić czterema słowami „Biebrza – Narew – Łomża – Kurpiowszczyzna”. Atrakcyjność turystyczną powiatu podkreślają przede wszystkim:

- Biebrzański Park Narodowy,
- Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi,
- obszar chronionego krajobrazu Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi,
- Lasy Pniewskie,
- Lasy Czerwonego Boru,
- rzeki Biebrza, Narew i Pisa stanowiące z dopływami szlaki turystyki wodnej i miejsca rekreacji,
- średniowieczne grodziska w: Samborach, Wiźnie, Pieńkach-Grodzisku,
- Zabytki: Wizny, Łomży, Drozdowa, Nowogrodu, Szczepankowa, Dobregolasu oraz kompleks carskich fortów w Piątnicy.

Powiat położony jest w dorzeczu Narwi z jej największymi dopływami: Biebrzą i Pisą. Mniejszymi dopływami Narwi są rzeki: Ruż, Łojewek, Łomżyczka, Gać, Narwica. Na terenie powiatu nie ma żadnych jezior ani sztucznych zbiorników wodnych. Brak retencji jest dużym problemem powiatu. Woda podziemna jest eksploatowana głównie z czwartorzędowego poziomu wodonośnego oraz sporadycznie - poziomu trzeciorzędowego. Zasoby czwartorzędowe to źródło wody i surowiec dla stacji uzdatniania i hydroforni zaopatrujących ludność powiatu w wodę do picia i na potrzeby gospodarcze.

FORMY OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE

Na terenie powiatu występują następujące obszary i obiekty chronione, które zajmują ok. 26 % powierzchni:

a) **499 ha (gmina Jedwabne - 457 ha i gmina Wizna - 42 ha) BIEBRZAŃSKIEGO PARKU NARODOWEGO.** Ogólna powierzchnia Parku wynosi 59 223 ha a otulina wokół niego 66 824 ha. Ten rozległy obszar o długości ponad 100 km i szerokości 10 - 15 km w części południowej, 20 - 30 km w części północnej uznawany jest za osobliwość przyrodniczą nie tylko w skali kraju lecz również Europy. Jego szczególną cechą są zachowane niemal w pierwotnym stanie torfowiska niskie oraz leśne torfowiska wysokie. Dowodem tej naturalności jest wyraźnie zachowana strefowość ekologiczna doliny Biebrzy. Szatę roślinną Parku stanowi około 45 zespołów roślinnych odznaczających się różnorodnością, wysokim stopniem naturalności i obecnością wielu rzadkich gatunków roślin.

b) **6 leśnych rezerwatów przyrody** o łącznej powierzchni ok. 540 ha. Ich charakterystykę przedstawia poniższa tabela

Tabela 12. Rezerваты przyrody powiatu łomżyńskiego

Nazwa rezerwatu	Powierzchnia w ha	Krótką charakterystyką rezerwatu
„Kalinowo” gm. Piątnica (Nadleśnictwo Łomża)	69,76	Stanowi fragment wielogatunkowego lasu liściastego o naturalnym charakterze. Jest jedynym skrawkiem lasu naturalnego na całej Wysoczyźnie Kolneńskiej.
„Kaniston” gm. Zbójna (Nadleśnictwo Nowogród)	136,59	Obejmuje zwarty naturalny kompleks lasów Puszczy Kurpiowskiej. Szata roślinna bardzo bogata i zróżnicowana, z udziałem gatunków podlegających ochronie prawnej jak: widłak jałowcowaty, widłak wroniec, widłak goździsty, storczyk krwisty.
„Czarny Kąt” gm. Zbójna (Nadleśnictwo Nowogród)	32,97	Obejmuje fragment uroczyska „Wyk” z dorodnym drzewostanem sosnowym, naturalnego pochodzenia w wieku 90 - 100 lat.
„Rycerski Kierz” gm. Łomża (Nadleśnictwo Łomża)	43,52	Jest gatunkowym lasem liściastym o charakterze naturalnym, rosnącym w aluwium doliny Narwi. Drzewostan złożony głównie z dębu szypułkowego w wieku 120 - 140 lat z pojedynczą sosną w wieku ok. 100 lat.
„Łokieć” gm. Zbójna (Nadleśnictwo Nowogród)	139,5	Obejmuje stosunkowo dobrze zachowany fragment Puszczy Kurpiowskiej o dużym zróżnicowaniu szaty roślinnej z udziałem gatunków chronionych. Najcenniejszą częścią rezerwatu są naturalne torfowiska wysokie, największe w całej Puszczy Kurpiowskiej.
„Wielki Dział” gm. Łomża (Nadleśnictwo Łomża)	120,07	Utworzony w 1990 r. jako rezerwat ścisły. Stanowi fragment największego w dolinie Narwi kompleksu lasów łągowych o naturalnym charakterze.

Źródło: Starostwo Powiatowe w Łomży

c) **Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi** o powierzchni 7 353 ha obejmujący dolinę Narwi od Bronowa do Piątnicy (gmina Łomża - 4 109 ha, gmina Piątnica - 2 947 ha, gmina Wizna - 297 ha). Wokół Parku znajduje się otulina o powierzchni 12 310 ha (gminy: Łomża - 4 228 ha,

Piątnica - 3 934 ha, Wizna - 1 989 ha, Rutki - 1 794 ha, Zambrów - 365 ha). Dolina Narwi na terenie Parku zwęża się do 1,5 - 2,0 km i otoczona jest stromymi stokami wyniesień morenowych wznoszących się do 40 - 50 m nad poziom rzeki. Najwyższe wzgórza w bezpośrednim sąsiedztwie doliny, na północ od Kalinowa osiągają wysokość 153 m n.p.m.

d) **obszar chronionego krajobrazu „Równiny Kurpiowskiej i Doliny Dolnej Narwi”** o powierzchni 27 440 ha rozciągający się na terenie pięciu gmin (Zbójna - 18 577 ha, Miastkowo - 2 170 ha, Nowogród - 4 142 ha, Łomża - 1 309 ha i Piątnica - 1 242 ha). Wyznaczony obszar i ustanowione dla niego zasady gospodarowania są bardzo przydatne do kreowania polityki przestrzennej.

e) **23 użytki ekologiczne** o ogólnej powierzchni ok. 71,1 ha znajdujących się na terenie gmin: Łomża (3szt.-19,2ha), Nowogród (9szt.- 8ha), Zbójna (10szt.- 29,1ha) i Piątnica (1- 12,8ha). Są to śródleśne bagna znajdujące się w zarządzie Lasów Państwowych administrowanych przez Nadleśnictwa: Łomża i Nowogród oraz starorzeczka rz. Narwica (gm. Piątnica) i Łopian (gm. Łomża). Obszary te są miejscami lęgowymi ptaków a ponadto stanowią naturalny rezerwuar wody.

f) 57 pomników przyrody, w tym:

-6 grup drzew,

4 głązy narzutowe,

1 źródło wodne,

36 pojedynczych drzew,

g) **10 alei drzew pomnikowych**, w skład których wchodzi od 32 do 360 drzew (do najokazalszych należą: aleja 103 lip przy Szkole Podstawowej w Konarzycach, gm. Łomża, aleja 360 sosen w m. Podgórze przy drodze Łomża – Zambrów, gm. Łomża, aleja 103 lip w m. Bożejewo przy drodze Piątnica – Wizna - Jeżewo - gm. Wizna.

Walory przyrodnicze tego terenu były podstawą wyodrębnienia w latach osiemdziesiątych na terenie północno-wschodniej Polski obszaru funkcjonalnego „Zielone Płuca Polski”, którego częścią jest obecnie powiat łomżyński. Obszar objęty porozumieniem działań na rzecz ekorozwoju Zielone Płuca Polski zajmuje obecnie 63.235 km², i położony jest w północno-wschodniej jego części, obejmując województwa warmińsko-mazurskie i podlaskie oraz części województw: mazowieckiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego.

5.7. EMISJA SPALIN

Podstawą prawną monitoringu powietrza jest Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz.U. z 2016 r. poz. 672 ze zm.).

Podstawowymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza w powiecie łomżyńskim są nieliczne ciepłownie komunalne i przemysłowe oraz rozproszone źródła emisji z sektora komunalno-bytowego. W powiecie, wg danych GUS, występuje tylko 10 kotłowni i 2 km sieci ciepłej przesyłowej (dane GUS, 2014r., brak danych za 2015r.) Powszechnymi nośnikami energii cieplnej w gospodarstwach domowych powiatu łomżyńskiego są przede wszystkim paliwa stałe: drewno, trociny i węgiel. Według danych GUS największa ilość emitowanych zanieczyszczeń gazowych w roku 2015 przypadła na dział wytwarzania i zaopatrywania w energię elektryczną, gaz i wodę. Wielkość emisji zanieczyszczeń gazowych z zakładów szczególnie uciążliwych w powiecie

łomżyńskim wg GUS w 2015 roku wyniosła 19 234 ton (w 2014r. – 17 798 ton), co stanowi niecały 1,0 % emisji gazowej w woj. podlaskim. Największy udział w emisji zanieczyszczeń gazowych miał dwutlenek węgla.

Emisja zanieczyszczeń gazowych do powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych w 2015 roku [Mg/rok]- dane G						
Jednostka terytorialna	ogółem (bez dwutlenku węgla)	niezorganizowana	dwutlenek siarki	tlenki azotu	tlenek węgla	dwutlenek węgla
Powiat łomżyński	46	0	18	20	8	19 188
woj. Podlaskie	9 602	533	2 937	2 770	2 993	1 968 592

Źródło: Informacje Podlaskiego WIOŚ w Białymstoku o stanie środowiska na terenie powiatu łomżyńskiego w 2015 roku.

Emisja głównych rodzajów zanieczyszczeń pyłowych powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych w latach 2014 -2015r. [Mg / rok] - dane GUS								
Jednostka terytorialna	ogółem		ze spalania paliw		krzemowe		węglowo - grafitowe, sadza	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Powiat łomżyński	2	6	2	6	0	0	0	0
woj. Podlaskie	934	921	674	665	22	13	7	5

Źródło: Informacje Podlaskiego WIOŚ w Białymstoku o stanie środowiska na terenie powiatu łomżyńskiego w 2015 roku

Zdecydowanie niższa była emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych (GUS, 2015). Wynika to z faktu, że w urządzeniach do redukcji zanieczyszczeń zatrzymano lub zneutralizowano, z ogólnie wytworzonej ilości 89,8% zanieczyszczeń pyłowych i tylko 30,3% zanieczyszczeń gazowych.

W tabelach 2.1 –2.3 zestawiono wielkości zanieczyszczeń, pochodzące z głównych źródeł emisji w 2015 roku pozyskane z bazy emisji zanieczyszczeń do powietrza, powstałej w wyniku realizacji projektu „Zgromadzenie danych emisyjnych wraz z oceną ich poprawności i kompletności” przez firmę ATMOTERM S.A. na zamówienie GIOŚ.

Wg danych zgromadzonych w tej bazie:

- w emisji ze źródeł punktowych największy udział mają: zanieczyszczenia pyłowe (PM₁₀, PM_{2,5}), dwutlenek azotu oraz dwutlenek siarki. Niski jest udział niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO), amoniaku oraz benzo(a)pirenu.
- największy udział w emisji pyłów drobnych i bardzo drobnych ma sektor spalania paliw poza przemysłem, co oznacza między innymi, że emisje pochodzą z ogrzewania indywidualnego budynków (emisja powierzchniowa).

Największy udział w emisji powierzchniowej mają zanieczyszczenia pyłowe (PM₁₀, PM_{2,5}), dwutlenek siarki, niemetanowe lotne związki organiczne oraz tlenki azotu. Niski jest udział amoniaku oraz benzo(a)pirenu.

W powiecie łomżyńskim intensywny ruch kołowy odbywa się drogami 61, 63 i 64 . W emisji pochodzącej z transportu drogowego (Tabela 26.) największy udział mają: zanieczyszczenia pyłowe, tlenki azotu oraz niemetanowe lotne związki organiczne. Niski jest udział dwutlenku siarki oraz benzo(a)pirenu.

Tabela 26. Wielkość emisji pochodzącej z transportu drogowego w powiecie łomżyńskim w 2015 roku

Drogi krajowe [Mg/rok]						
	PM 10	PM 2,5	B(a)P	SO ₂	NO ₂	NMLZO
powiat łomżyński	46,40	42,74	0,0001	1,31	82,19	28,91
Drogi wojewódzkie [Mg/rok]						
	PM 10	PM 2,5	B(a)P	SO ₂	NO ₂	NMLZO
powiat łomżyński	31,66	29,18	0,0001	8,85	41,13	14,10
Drogi gminne i powiatowe [Mg/rok]						
	PM 10	PM 2,5	B(a)P	SO ₂	NO ₂	NMLZO
powiat łomżyński	47,61	43,61	0,0001	1,21	4,04	12,70

Źródło: Informacje Podlaskiego WIOŚ w Białymstoku o stanie środowiska na terenie powiatu łomżyńskiego w 2015 roku.

Na terenie powiatu łomżyńskiego nie występują duże źródła emitujące zanieczyszczenia do powietrza.

W ewidencji Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Białymstoku Delegatura w Łomży, na terenie powiatu łomżyńskiego znajduje się ok. 20 podmiotów, które objęte są kontrolą w zakresie przestrzegania norm w zakresie ochrony powietrza. Kontrole prowadzone są z częstotliwością co 2-5 lat. Przeważają niewielkie kotłownie emitujące zanieczyszczenia powstałe w wyniku spalania paliw: węgla, oleju opałowego, gazu ziemnego i drewna, dla których nie są wymagane pozwolenia na emisję. W powiecie łomżyńskim znajdują się również zakłady, z terenu których emitowane są zanieczyszczenia powstające w procesach technologicznych. Są to głównie zakłady rzemieślnicze – warsztaty samochodowe z lakierniami, stolarnie itp. emitujące niewielkie ilości zanieczyszczeń gazowych i pyłowych dla których nie są wymagane pozwolenia na emisję.

Największymi zakładami dla których wymagane są pozwolenia na wprowadzanie gazów i pyłów do powietrza lub pozwolenia zintegrowane są:

- PPB „PREFBET” Sp. z o.o. w Śniadowie, posiada pozwolenie dla źródeł energetycznego spalania paliw i źródeł technologicznych,
- Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Piątnicy, posiada pozwolenie zintegrowane
- „RYMEROL” Wytwórnia WYROBÓW z Drewna Mirosław i Marek Laskowski w Rybakach, posiada pozwolenie na emisję lotnych składników lakierów,
- „SONAROL” Sp. J. Najda, Jedwabne, Zakład Produkcji Styropianu w Jeziorku – pozwolenie na emisję lotnych związków organicznych z procesu produkcji styropianu w Zakładzie Produkcyjnym w Jeziorku.

5.8. EMISJA HAŁASU

W kontekście generowanego hałasu znaczącą rolę odgrywa transport, a szczególnie pojazdy ciężkie (ciężarówki, autobusy) a także motocykle.

Na poziom emisji hałasu drogowego ma wpływ postęp techniczny i technologiczny pojazdów, a także stopniowe zmienianie się struktury ruchu.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG nakazuje obniżenie emisji hałasu nowych pojazdów osobowych o 4 dB, a ciężarowych o 3 dB w ciągu pięciu lat. Istotne dla emisji hałasu będzie też

stopniowe wprowadzanie pojazdów hybrydowych (szacuje się ich udział na 5 do 20% w roku 2030) oraz elektrycznych (szacuje się ich udział na 11 do 30% w roku 2030).

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112) poniższa tabela obrazuje dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, wyrażone wskaźnikami LAeq D i LAeq N, które to wskaźniki mają zastosowanie do ustalania i kontroli warunków korzystania ze środowiska, w odniesieniu do jednej doby.

Tabela 27. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku

Lp.	Rodzaj terenu	Dopuszczalny poziom hałasu w [dB]			
		Drogi lub linie kolejowe		Pozostałe obiekty i działalność będąca źródłem hałasu	
		L Aeq D	L Aeq N	L Aeq D	L Aeq N
		przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom	przedział czasu odniesienia równy 8 najmniej korzystnym godzinom dnia kolejno po sobie następującym	przedział czasu odniesienia równy 1 najmniej korzystnej godzinie nocy
1.	a) Strefa ochronna „A” uzdrowiska	50	45	45	40
	b) Tereny szpitali poza miastem				
2.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej	55	50	50	40
	b) Tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży ¹				
	c) Tereny domów opieki społecznej				
	d) Tereny szpitali w miastach				
3.	a) Tereny zabudowy mieszkaniowej	60	50	55	45

	wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego				
	b) Tereny zabudowy zagrodowej				
	c) Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe ¹				
	d) Tereny mieszkaniowo-usługowe				
4.	Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ²	65	55	55	45

(*)W przypadku niewykorzystywania tych terenów zgodnie z ich funkcją w porze nocy, nie obowiązuje na nich dopuszczalny poziom hałasu określony dla pory nocy.

(**)Strefa śródmiejska miast powyżej 100 tys. mieszkańców to teren ze zwartej zabudowy mieszkaniowej i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych. W przypadku miast, w których występują dzielnice o liczbie mieszkańców pow. 100 tys., można wyznaczyć w tych dzielnicach strefę śródmiejską, jeżeli charakteryzuje się ona zwartą zabudową mieszkaniową z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr 120, poz. 826) t. j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112.

Na terenie powiatu łomżyńskiego, który jest powiatem o charakterze bardziej rolniczym niż przemysłowym, podstawowym źródłem uciążliwości akustycznej są drogi i w mniejszym, lokalnym, wymiarze hałas przemysłowy.

Uciążliwość dla ludności i środowiska hałasu związanego z ruchem transportowym wyraźnie wzrosła wraz ze wzrostem, natężenia ruchu. Efekty stosowanych obecnie środków technicznych zmierzających do przeciwdziałania temu zjawisku są niezadowalające. Stosowane ekrany akustyczne posiadają niewielką skuteczność i są naprawdę efektywne tylko w ich najbliższym sąsiedztwie.

W powiecie łomżyńskim najbardziej narażone na uciążliwość hałasową są miejscowości leżące przy głównych krajowych trasach komunikacyjnych, prowadzących ruch tranzytowy w stronę granicy wschodniej tj. przy drogach krajowych nr 61 i 63. Drogi te, mimo, że obciążone bardzo dużym ruchem lokalnym i tranzytowym, w tym bardzo dużym udziałem w ruchu pojazdów ciężarowych, są zwykłymi drogami jednojezdniowymi, bez żadnych urządzeń chroniących ludzi i środowisko. Na terenie powiatu nie ma żadnej obwodnicy i żadnego ekranu akustycznego, mimo, że prowadzone przez WIOŚ pomiary natężenia hałasu w miejscowościach leżących przy tych trasach (Śniadowo, Piątnica, Miastkowo), wykazują znaczne przekroczenia dopuszczalnych norm.

ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),

- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

6. OCENA I PROGNOZA SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

Analiza rozkładu przestrzennego ruchu w podróżach wewnętrznych i zewnętrznych mieszkańców powiatu łomżyńskiego została przeprowadzona na podstawie badania „Dojazdy do pracy –NSP 2011”, które zrealizowane zostało na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011. Badanie zrealizowano dla ogółu pracujących na podstawie danych rejestrowych, pozyskanych przez statystykę publiczną. Na podstawie badania możliwe jest określenie kierunków przepływów związanych z pracą.

W rozkładzie przestrzennym ruchu dla powiatu łomżyńskiego (jako miejsca zamieszkania), odsetek podróży wewnętrznych wewnątrz powiatu stanowi 26,45 proc., podczas gdy te zewnętrzne poza granice powiatu stanowią 73,55 proc.

Przepływy międzygminne na terenie powiatu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 28. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy

OD/DO	Łomża	Jedwabne (miasto)	Jedwabne	Miastkowo	Nowogród (miasto)	Piątnica	Śniadowo	Wizna	Zbójna	łącznie
Łomża	*	*	*	11	*	39	*	*	*	50
Jedwabne	*	27	*	*	*	*	*	*	*	27
Nowogród (miasto)	*	*	*	14	*	*	*	*	10	24
Nowogród	*	*	*	*	12	*	*	*	*	12
Piątnica	17	*	*	*	*	*	*	*	*	17
Śniadowo	20	*	*	*	*	12	*	*	*	32
Wizna	*	*	*	*	*	25	*	*	*	25
Zbójna	11	*	*	*	*	*	*	*	*	11
łącznie	48	27	0	25	12	76	0	0	10	198

* wyniki badania uwzględniają wyłącznie przepływy powyżej 9 osób,

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

W ujęciu globalnym największe potoki podróżnych docierają z obszaru powiatu do miasta Łomża. Kolejne miejsca zajmują gminy Śniadowo i Wizna.

Analizie poddano także potoki przemieszczanie się do powiatu łomżyńskiego z miejsca wskazywanego jako miejsce zamieszkania. Z badań wynika, że 31,29 proc. podróży generowanych jest z Miasta Łomży, 14,31 proc. ze stolicy województwa Białegostoku i 9,33 proc. przemieszczeń jest z kierunku m.st. Warszawy.

Tabela 29. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat łomżyński)

rozkład przestrzenny podróży (powiat zamieszkania - powiat łomżyński)	powiat łomżyński
powiat łomżyński	1072 (podróże wewnętrzne)
powiat m. łomża	1268
powiat m. Białystok	580
powiat grajewski	14
powiat kolneński	60
powiat zambrowski	179
powiat m. st. Warszawy	378
powiat m. Bydgoszcz	15
powiat m. Kraków	10
powiat m. Lublin	16
powiat m. Łódź	11
powiat m. Olsztyn	13
powiat m. Ostrołęka	161
powiat m. Poznań	10
powiat m. Toruń	17
powiat ostrołęcki	48
łącznie	4 053

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy – NSP 2011”,

Zakładając, że ruch podróżnych jest generowany z miejsca zamieszkania do powiatu łomżyńskiego jako miejsca pracy, statystyka potwierdza, że łomża i miejscowości –siedziby gmin stanowią najbliższą alternatywę dla mieszkańców powiatu łomżyńskiego dotyczącą zatrudnienia.

W przypadku podróży z powiatu – miejsca pracy do powiatu łomżyńskiego okazuje się, że podróże wewnętrzne stanowią 51,01 proc. Potwierdza się tym samym, że dla tej grupy podróżnych powiat łomżyński, jest miejscem pracy. Dane te obrazuje dokładnie poniższa tabela:

Tabela 30. Rozkład przestrzenny podróży (powiat pracy – powiat łomżyński)

rozkład przestrzenny podróży (powiat pracy - powiat łomżyński)	powiat łomżyński
powiat łomżyński	1 466
powiat m. łomża	874

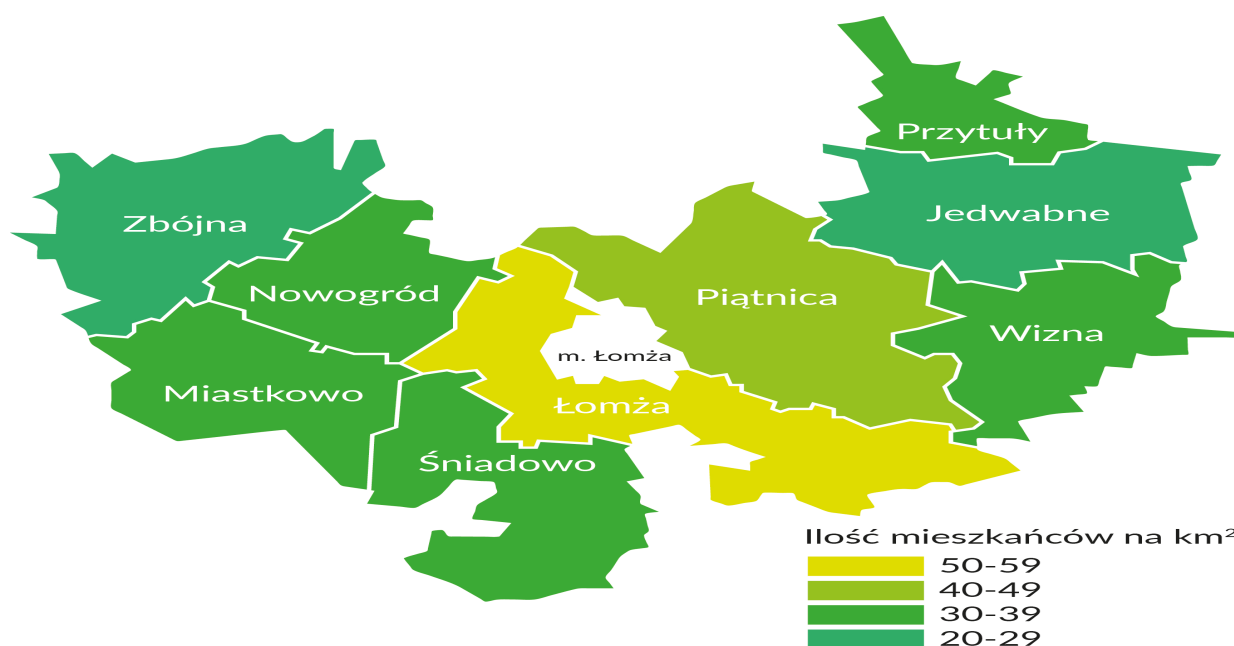
powiat białostocki	15
powiat m. Białystok	114
powiat grajewski	46
powiat kolneński	189
powiat m. Suwałki	14
powiat siemiatycki	13
powiat wysokomazowiecki	12
powiat zambrowski	131
łącznie	2 874

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

Zsumowanie przemieszczania się wewnątrz powiatu łomżyńskiego z przemieszczaniem się do miasta Łomża, potwierdza wcześniejszą tezę, że dla mieszkańców powiatu aktywność zawodowa w przeważającej mierze koncentruje się wewnątrz powiatu.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA NA TERENIE POWIATU ŁOMŻYŃSKIEGO

Mapa 16. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu łomżyńskiego



Źródło: opracowanie własne

Z danych dotyczących gęstości zaludnienia wynika, że zaludnienie w powiecie łomżyńskim jest znacząco niższe niż średnie zaludnienie w Polsce (39 osoby na km² w 2014 roku według danych GUS). W porównaniu jednak do województwa podlaskiego, gdzie na podstawie tożsamyh danych GUS, średnia gęstość zaludnienia wynosi 59 osób na km², sytuacja jest zbliżona. Zgodnie z oczekiwaniami, największa gęstość zaludnienia jest w gminie Łomża i gminie Piątnica, które położone są najbliżej miasta.

6.1. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU W POWIECIE ŁOMŻYŃSKIM

Tabela 31. Szkoły ponadgimnazjalne

gmina	nazwa	adres
Piątница	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Marianowie	Marianowo 7

Źródło: opracowanie własne

Tabela 32. Szkoły gimnazjalne

gmina	nazwa	adres
Jedwabne	Publiczne Gimnazjum im. Papieża Jana Pawła II w Jedwabnem	ul. Mickiewicza 2
Miastkowo	Publiczne Gimnazjum w Miastkowie	ul. Łomżyńska 10
Nowogród	Gimnazjum w Nowogrodzie	ul. 11 listopada 12
Piątница Poduchowna	Publiczne Gimnazjum w Piątnicy	ul. Szkolna 31
Przytuły	Gimnazjum im. Kard. St. Wyszyńskiego	ul. Lipowa 28
Śniadowo	Publiczne Gimnazjum w Śniadowie	ul. Łomżyńska 29
Wizna	Gimnazjum im. Papieża Jana Pawła II w Wiźnie	pl. kpt. Raginisa 12
Zbójna	Gimnazjum w Zbójnej	ul. Łomżyńska 35
Miastkowo	Publiczne Gimnazjum w Miastkowie	ul. Łomżyńska 10

Źródło: opracowanie własne

Tabela 33. Szkoły Podstawowe

gmina	nazwa	adres
Jedwabne	Szkoła Podstawowa w Jedwabnem	Wojska Polskiego 17
Nowe Kupiski	Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Kupiskach	Nowe Kupiski
Łomża	Szkoła Podstawowa im. ppor.dh. Jadwigi Dziekońskiej ps. Jadzia w Konarzycach	ul. Szkolna 4, Konarzyce
Miastkowo	Szkoła Podstawowa w Miastkowie	ul. Łomżyńska 15
Piątница Poduchowna	Szkoła Podstawowa im. kpt. Wł.Raginisa w Piątnicy	ul. Szkolna 29
Przytuły	Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II w Przytułach	ul. Lipowa 28
Nowogród	Szkoła Podstawowa w Nowogrodzie	ul. 11 Listopada 12
Piątница Poduchowna	Szkoła Podstawowa w Dobrzyjałowie	ul. Zdrojowa 1 Dobrzyjałowo
Śniadowo	Szkoła Podstawowa w Śniadowie	ul. Łomżyńska 29
Wizna	Szkoła Podstawowa im. Obrońców Wizny w Wiźnie	pl. kpt. Raginisa 12
Zbójna	Szkoła Podstawowa w Zbójnej	ul. Łomżyńska 35

Źródło: opracowanie własne

Tabela 34. Ośrodki opieki zdrowotnej

gmina	nazwa	adres
Łomża	Zakład Podstawowej Opieki Zdrowotnej w Łomży	ul. Szosa Zambrowska 1/27
Jedwabne	Przychodnia Rejonowa w Jedwabnem Jednostka ZOZ	ul. Łomżyńska 21
Nowogród	Przychodnia Rejonowa w Nowogrodzie Jednostka ZOZ	ul. Miastkowska 5
Wizna	Gminny Ośrodek Zdrowia w Wiźnie Jednostka ZOZ	Pl. Raginisa 31
Piątnica	Gminny Ośrodek Zdrowia w Piątnicy Jednostka ZOZ	ul. Czarnocka 14
Przytuły	Gminny Ośrodek Zdrowia w Przytułach Jednostka ZOZ	ul. Supska 7
Śniadowo	Gminny Ośrodek Zdrowia w Śniadowie Jednostka ZOZ	ul. Kolejowa 13
Miastkowo	Gminny Ośrodek Zdrowia w Miastkowie Jednostka ZOZ	ul. Łomżyńska 24
Zbójna	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Lekarska „MEDAR” Wanda Kurowska-Kowalewska	Szczepankowo 60
Zbójna	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Lekarska „MEDAR” Wanda Kurowska-Kowalewska	ul. Łomżyńska 44

Źródło: opracowanie własne

Tabela 35. Zakłady Pracy

gmina	nazwa	adres
Śniadowo	PHP Agro - Rolnik Sp. z o.o.	ul. Kościelna 10
Piątnica Poduchowna	Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska	ul. Forteczna 3
Piątnica	BEKO SP. Z O.O. PPH W BYDGOSZCZY CHŁODNIA JEZIORKO - Jeziorko Gm. Piątnica	Jeziorko 1 a
Łomża	SCANDIC FOOD Sp. z o. o.	Stare Chojny 1
Śniadowo	Przedsiębiorstwo Przemysłu Betonów „PREFBET” Sp. z o.o. w Śniadowie	Śniadowo
Piątnica	STYRPOL 1 S C PRZEDSIĘBIORSTWO PRODUKCYJNO HANDLOWE	Jeziorko 1 a
Jedwabne	Zakład Produkcji Elementów Budowlanych i Kruszywa A. Męczkowski Spółka Jawna	Kaimy 20
Jedwabne	SONAROL Sp. j. Najda	ul. Polna 27
Łomża	HOME PINE Sp. z o. o.	ul. Armii Krajowej 18, Stare Kupiski
Nowogród	Fabryka Styropianu. Skład Budowlany „PODBIELSKI”. Oddział Nowogród	ul. Miastkowska 16a

Źródło: opracowanie własne

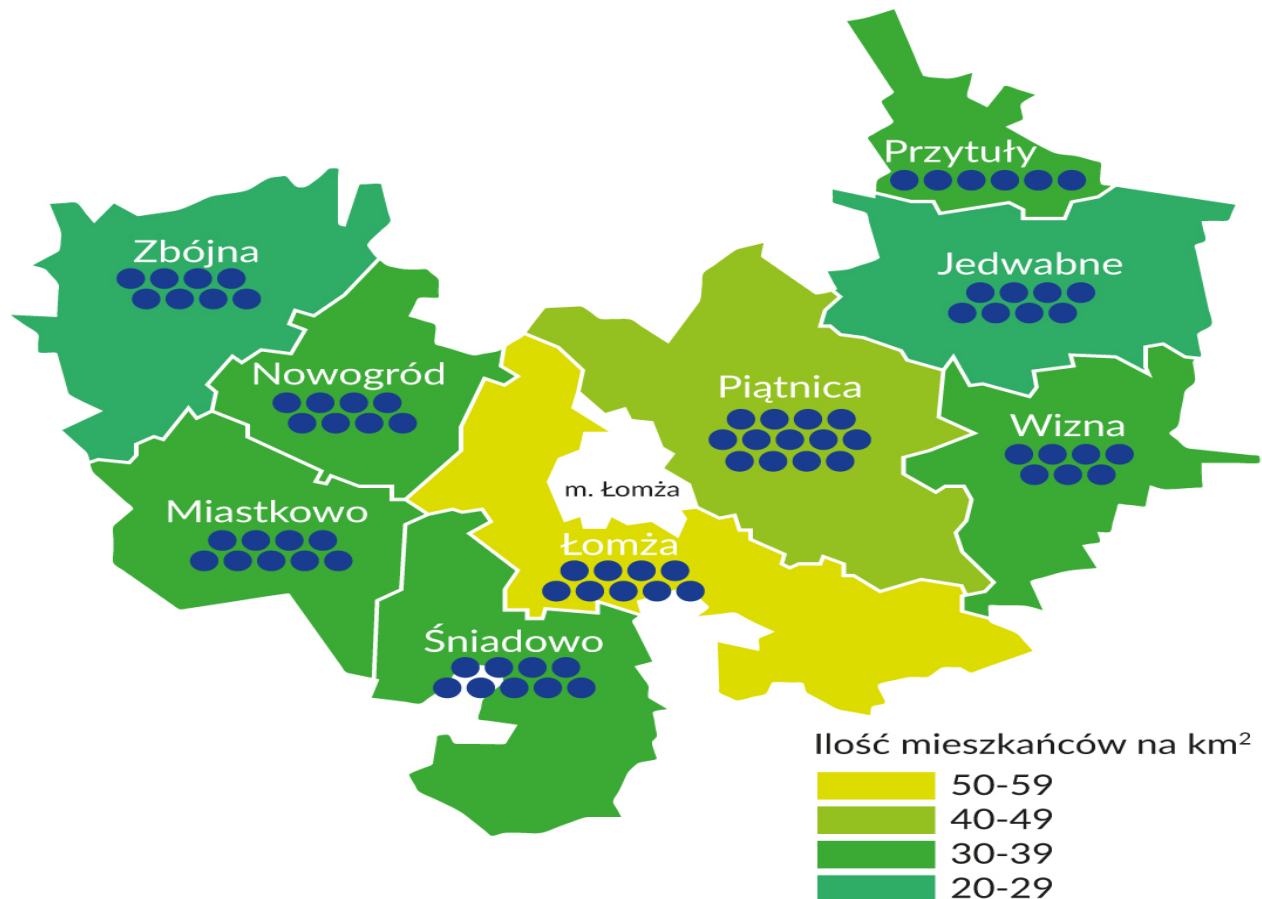
Tabela 13. Urzędy i instytucje publiczne

gmina	nazwa	adres
Jedwabne	Urząd Miasta i Gminy Jedwabne	ul. Żwirki i Wigury 3
Nowogród	Urząd Miasta i Gminy w Nowogrodzie	ul. Łomżyńska 41
Łomża	Urząd Gminy	ul. Marii Skłodowskiej-Curie 1a
Miastkowo	Urząd Gminy	ul. Łomżyńska 32
Piątnica	Urząd Gminy	ul. Stawiskowska 53
Przytuły	Urząd Gminy	ul. Supska 10
Śniadowo	Urząd Gminy	Ostrołęcka 11
Wizna	Urząd Gminy	Pl. Raginisa 25
Zbójna	Urząd Gminy	ul. Łomżyńska 64
Łomża	Ośrodek Pomocy Społecznej Gminy Łomża	ul. Marii Skłodowskiej-Curie 1 a
Łomża	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Szosa Zambrowska 1/27
Piątnica	Muzeum Przyrody w Drozdowie	ul. Główna 38
Łomża	Regionalny Ośrodek Kultury	ul. Małachowskiego 4
Łomża	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Nowogrodzka 1
Zbójna	Gminna Biblioteka Publiczna	ul. Łomżyńska 44
Wizna	Biblioteka Publiczna	Plac Kpt. Raginisa 35
Śniadowo	Biblioteka Publiczna Gminy Śniadowo	ul. Ostrołęcka 7
Przytuły	Gminna Biblioteka Publiczna	ul. Supska 10
Piątnica	Biblioteka Publiczna Gminy Piątnica	ul. Szkolna 23
Miastkowo	Biblioteka Publiczna Gminy Miastkowo	ul. Łomżyńska 25/1
Zbójna	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Łomżyńska 64
Śniadowo	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Ostrołęcka 11
Piątnica	Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Stawiskowska 10
Przytuły	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Supska 10
Wizna	Ośrodek Pomocy Społecznej	Plac Kpt. Raginisa 35
Jedwabne	Miejsko Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Żwirki i Wigury 3
Miastkowo	Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Łomżyńska 18
Zbójna	Gminny Ośrodek Kultury	ul. Łomżyńska 44
Śniadowo	Gminny Ośrodek Kultury	ul. Ostrołęcka 13
Miastkowo	Gminny Ośrodek Kultury	ul. Łomżyńska 25 m1

Piątница	Gminny Ośrodek Kultury	ul. Szkolna 25
Jedwabne	Miejsko - Gminny Ośrodek Kultury	ul. Piękna 8
Nowogród	Miejsko - Gminny Ośrodek Kultury	ul. Łomżyńska 13
Nowogród	Skansen Kurpiowski im. A. Chętnika	ul. Zamkowa 25

Źródło: opracowanie własne

Mapa 17. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie łomżyńskim



Źródło: opracowanie własne

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

7.1. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Preferencje odnośnie wyboru środka transportu, z którego skorzystają podróżni składają się z wielu kryteriów. Standard usług w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien być dostosowany do oczekiwań użytkowników jak i organizatorów transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjnych. W poniższej tabeli zestawiono najważniejsze postulaty przewozowe oraz pożądany poziom ich realizacji, który wpływa później na wybór środka transportu.

Kategoria	Czynnik
Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej	<ul style="list-style-type: none"> utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców budowa zatok przystankowych w miejscach, które tego wymagają. liczba przesiadek budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców obszaru
Częstotliwość kursowania pojazdów	<ul style="list-style-type: none"> utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróży dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców powiatu w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół ponadgimnazjalnych utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego
Warunki przestrzenne	<ul style="list-style-type: none"> odległość od domu/początku podróży do celu podróży odległość z/od przystanku do początku/celu podróży
Czas	<ul style="list-style-type: none"> całkowity czas podróży czas dojścia do środka transportu czas dojścia od środka transportu do celu czas oczekiwania na środek transportu bezpośredniość połączenia
Informacja	<p>Wypożyczenie przystanków w:</p> <ul style="list-style-type: none"> rozkłady jazdy obowiązujące opłaty za przejazd obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego

**Ochrona środowiska
naturalnego**

Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez:

- poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych
- popularyzację środków transportu zbiorowego
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic

Powyższe zasady i standardy wprowadzone w system transportowy pozwolą na obsługę pasażerów, która będzie pozytywnie oceniana oraz spowoduje sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ważną kwestią jest fakt, iż do oceny całego systemu transportowego jest konieczne, aby przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, opierał się na rozwiązaniach w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników jako system transportu publicznego przyjazny pasażerom.

7.2. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

Zgodnie z art. 15 ust.1 pkt 6 i 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega na określeniu:

- Przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych operatorom i przewoźnikom oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów; określenie to powinno nastąpić w formie uchwały podjętej przez organ stanowiący danej jednostki samorządowej (art. 15 ust. 2);
- Przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów(np. poprzez zamieszczenie stosownej informacji na stronie internetowej lub w inny sposób zwyczajowo przyjęty).

W podjętej uchwale jednostka samorządu terytorialnego może rozstrzygnąć, które z obiektów będą udostępnione wszystkim operatorom i przewoźnikom, a do których dostęp będzie ograniczony wyłącznie na rzecz przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązanie to może służyć organizatorom komunikacji miejskiej

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. Nr 117, poz. 684) przewiduje, że część tekstowa planu transportowego może zawierać dodatkowe informacje, w tym przewidywane udostępnianie operatorom lub operatorom i przewoźnikom przystanków komunikacyjnych i dworców położonych na obszarze właściwości danego organizatora. Oznacza to, że na etapie planowania organizacji rynku przewozów pasażerskich właściwy organizator może przewidzieć czy i w jakim zakresie planuje udostępnić obiekty przystankowe:

- Wszystkim podmiotom realizującym przewozy pasażerskie na danym obszarze,
- Wyłącznie operatorom.

W chwili obecnej zgodnie z Uchwałą NR XXIV/132/2012 Rady Powiatu Łomżyńskiego z dnia 19 grudnia 2012 roku) w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie powiatu, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Łomżyński udostępnione dla operatorów i przewoźników, są w poniższej tabeli.

Tabela 37. Wykaz przystanków komunikacyjnych , których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Łomżyński, udostępnionych przewoźnikom i operatorom

Lp	Nr drogi	lokalizacja	Nazwa przystanku	strona	Numer przystanku
1	1821B Stawiski(ul. Polowa) – Rogale – Sokoły – Romany-Wilamowo-Słucz	8+530	Wilamowo przy bud 35	L P	1
2	1825B od dr. 1820B-Gardoty-do dr .1821B	2+740 2+755	Gardoty	L P	1
3	1830B Stawiski-Jurzec Włociański-Kosaki-	11+690	Kosaki Turki przy bud. nr 25	L P	1
4	Jedwabne	12+670	Kosaki Turki I	L P	2
5	1834BJedwabne (ul. Cmentarna)-Konopki-	1+560 1+570	Kajetanowo	L P	1
6	Borawskie-Supy-Wagi-Dusze-Racibory-Radziłów	4+080	Konopki Chude przy bud nr 16	L P	2
7		6+010	Borawskie przy bud. nr 10	L P	3
8		8+280	Supy za skrz. z dr. 1874B	L P	4
9		9+450	Wagi przed skrz. do wsi	L P	5
10		11+200	Trzaski przy bud. nr 11	L P	6
11	1836B od dr.1834B-Pieńki-Szyjki-Szlasy-Łoje-Awissa-	0+160	Wagi wieś	L P	1
12	most na rz. Awissa	1+650	Pieńki Okopne	L P	2
13	1889B odc. odc.	9+710	Siwiki	L	1

	gr.powiatu Kolno- Poredy-			P	
14	Dobrylas - Dębniaki	12+020	Poredy	L P	2
15		13+520	Poredy nż	L P	3
16		16+270	Dobrylas I	L P	4
17		20+270	Dobrylas nż	L P	5
18		22+270	Dębniaki	L P	6
19	1891B odc.gr.powiatu- Piasutno Żelazne-Dobrylas	11+910	Rudka Skroda skrz.	L P	1
20		14+000	Ruda Skroda skrz.	L P	2
21		15+100	Piasutno Żelazne	L P	3
22		15+800	Dobrylas	L P	4
23	1900B Poduchown- Czarnocin-Pęza-Chludnie-	0+090 0+340	Piątnica Poduch. ul.Czarnocka	L P	1
24	Kupnina-Serwatki	0+970 0+980	Piątnica Poduchowna, byk	L P	2
25		2+250 2+430	Czarnocin I	L P	3
26		3+200 3+330	Czarnocin	L P	4
27		4+910	Pęza	L P	5
28		5+950	Stary Drożęcín	L P	6
29		6+680	Nagórki Kolonia	L P	7
30		7+320	Nagórki	L P	8

31		9+050	Drożęcin Lubiejewo	L P	9
32		15+350	Kupnina	L P	10
33	1903B Rogienice Wielkie- Murawy-Kisielnica	2+650	Murawy		1
34	1904B Łomża – Jednaczewo-Szablak- Nowogród	4+940	Jednaczewo Leśniczówka	L P	1
35	1906B Dłużewo – Laski - Gąski	1+600	Laski nż	P L	1
36		3+095	Laski	L P	2
37		4+450	Laski Kolonia	L P	3
38	1909B Nowogród- Jankowo-Sulimy- Chmielewo-Grądy- Grzymały Nowogrodzkie- do dr. 645	4+100	Jankowo-Młodzianowo	pętla	1
39		6+500	Sulimy	L P	2
40		9+090	Grądy	L P	3
41		11+320	Sławiec	L P	4
42		11+960	Sławiec, szkoła	pętla	5
43	1910B Miastkowo- Czartoria	4+260	Czartoria	pętla	1
44	1913B Chojny Młode- Chojny Stare	0+200	Chojny Młode	L/P	1
45		1+500	Stare Chojny	L/P	2
46	1914B Górki- Dobrzyjałowo-Pieńki Borowe-Korytki-Kaimy	0+090	Górki Sypniewo	L P	1
47		1+470	Górki Szewkowo	L P	2
48		2+590	Budy Mikołajka	L P	3
49		4+190	Dobrzyjałowo	L P	4
50	1918B dr.668-Poniat	1+240	Poniat wieś	L	1

				P	
51	1919B Kosaki-Orlikowo- Olszewo Góra	2+150	Orlikowo	L P	1
52		3+800	Olszewo Góra	L P	2
53	1920B Mieczki Czarne- Pawelki-Stryjaki	0+980	Pawelki	L P	1
54	1924B Wiktorzyn-Olszyny- Wyłudzin-Guty	0+860	Kolonia Olszyny	L P	1
55		3+000	Olszyny	L P	2
56	1925B Jedwabne (ul. Mickiewicza)- Grądy Wielkie- Makowskie - Burzyn	0+060	Jedwabne szkoła	P	1
		0+150	ul. Mickiewicza	L	
57		3+260	Grądy Małe	L P	2
58		4+010	Grądy Wielkie	L P	3
59		5+850	Kamianki	L P	4
60		6+614	Kamianki nż	L P	5
61		7+409	Makowskie	L P	6
62		8+133	Koniecki	L P	7
63	1928B Jedwabne (ul. Łomżyńska, Pl. Jana Pawła II, Przestrzelska)-	0+170	Jedwabne - Plac Jana Pawła II	L P	1
64	Przestrzele- Kucze Wielkie	3+070	Przestrzele	L P	2
65	– Siostrzanki-Mocarze (Dziubele)	4+410	Kucze Wielkie	L P	3
66		6+070	Kucze Małe	L P	4
67		8+320	Siostrzanki	L P	5
68	1929B Siostrzanki- Nadbory-Brzostowo	2+060 2+150	Nadbory	P L	1

69	1934B Piątnica Poduchowna- Kalinowo-Drozdowo 70 -Niewodowo-Krzewo- Kossaki-Bronowo- Niwkowo-Wizna	0+870	Piątnica Włociańska przy bud.100	L P	1
70		1+240 1+460	Piątnica Włociańska mostek	L P	2
71		2+260	Kalinowo I obręb Piątnica Włociańska przy bud nr 4	L P	3
72		2+960 3+110	Kalinowo II przy bud. nr 46 przy bud. nr 43a	L P	4
73		3+460	Kalinowo III przy bud. nr 18	L P	5
74		4+090	Kalinowo IV przy bud. nr 13	L P	6
75		6+270	Drozdowo szklarnia	L P	7
76		6+860	Drozdowo PKS	L P	8
77		7+790	Niewodowo I przy bud. nr 1	L P	9
78		8+260	Niewodowo II przy bud.nr 22	L P	10
79		9+070 9+085	Rakowo I Czachy przy bud.2A	L P	11
80		9+560 9+590	Rakowo II Czachy przy bud. nr 21	L P	12
81		10+580 10+960	Rakowo III Boginie przy bud. nr 5 przy bud. nr 30	L P	13
82		11+200	Rakowo Boginie szkoła I przy bud. nr 14	L P	14
83		11+600	Rakowo Boginie szkoła II za szkołą	P	15
84		12+010 12+520	Krzewo I przy bud.17	P L	16
85		13+060 13+160	Krzewo II pętla sklep przy bud.nr 61	L P	17

86		14+010	Krzewo III PKS	L P	18
87		15+890	Kossaki	L P	19
88		17+490	Bronowo Podkosacze	L/P	20
89		19+050 19+160	Bronowo ul. Mostowa	L P	21
90		21+100	Bronowo Kolonia dr. na Lisno	L P	22
91		22+030	Niwkowo przy bud. nr 3	L P	23
92		22+380	Niwkowo za bud 9 końcowy	P	24
93		22+580	Niwkowo na wys. posesji nr 19	L P	25
94		24+260	Wizna kol. Łęg	L/P	26
95		2+740	Stara Łomża n/rz przy bud.nr 60	L P	1
96		3+400	Stara Łomża n/rz Bona	L P	2
97		4+915	Zosin	L P	3
98		5+495	Siemień I Nadrzeczny przy bud. nr 1	L P	4
99		5+940	Siemień II Nadrzeczny przy bud. nr 3	L P	5
100		6+560	Siemień III Nadrzeczny przy bud. nr 8	L P	6
101		7+350	Siemień IV Nadrzeczny przy bud. nr 35	L P	7
102		7+985	Siemień V Nadrzeczny za bud. nr 64	L P	8
103		8+523 8+562	Siemień VI Nadrzeczny przy bud. nr 82	L P	9
104		9+788 9+802	Rybno przy posesji nr 10	L P	10

105		11+050	Pniewo przy bud. nr 85	L P	11
106		11+706	Pniewo przy bud nr 35	L P	12
107		12+110	Pniewo	pętla	13
108	1939B Wygoda-Wyrzyki Stare- Puchały-dr.679	3+980	Nowe Wyrzyki wieś	L P	1
109	1940B od dr. 1939B- Puchały-Milewo-Łady Borowe-Łady Polne-Szeligi Kolonja	0+050	Puchały wieś	L P	1
110	1941B Zawady-Giełczyn	0+140	Zawady ul. łomżyńska przy bud.nr 10	L P	1
111		2+590	Giełczyn I ul. Zawadzka skrz.	L P	2
112		2+990	Giełczyn ul. Zawadzka	P pętla	3
113	1942B dr.677-Koziki- Kołaczk-Sierzputy Zagajne-dr.677	1+600	Koziki wieś	L P	1
114	1946B Chojny- Szczepankowo-Osobne-	1+900	Szczepankowo Kolonia	L P	1
115	Wierzbowo – Chomentowo-Śniadowo	3+800	Szczepankowo ZOS	L	2
		3+900		P	
116		4+500	Szczepankowo	L P	3
117		4+700	Szczepankowo skrz.	L P	4
118		6+900	Osobne	L P	5
119		9+000	Wierzbowo	L P	6
120		11+050 11+070	Chomentowo	P L	7

121		12+250	Chomentowo I	L P	8
122	1947BSzczepankowo- Jarnuty-dr.61	5+450	Jarnuty	L P	1
123		6+300	Janowo wieś	L P	2
124	1949B Szczepankowo- Czaplice-Boguszyce-dr.677	2+550	Czaplice	P	1
		2+630		L	
125		3+230	Czaplice nż	L P	2
126		4+590	Boguszyce	L P	3
127		5+210	Kisiołki	L P	4
128	1952B Śniadowo-Truszki- Jakać Borki-Stare Szabły- Szabły Młode-Jakać Dworna-dr.677	1+100	Truszki	L P	1
129		2+750	Jakać Borki	L P	2
130		5+250	Stare Szabły	L P	3
131		8+500	Szabły Młode	L P	4
132		10+250	Jakać wieś	L P	5
133	1953B Miastkowo-Tarnowo- Kraska-Młynik- Szczepankowo	1+770	Cendrowizna	L P	1
134		5+400	Tarnowo przed skrzyż. z dr.1954B	L	2
135		7+740	Kraska, ul. Lipowa bud. nr 6	L P	3
136		8+980	Młynik za dr. na Wszerzecz	L P	4
137	1954B Szczepankowo- Wszerzecz-Uśnik-Podosie- Tarnowo	1+300	Wszerzecz za skrz. do wsi	L P	1
138		2+500	Wszerzecz,nż za skrz. do Wszerzecz Kolonia	L P	2
139			Uśnik przy bud nr 31	L	3

		4+360		P	
140		6+830	Uśnik nż przed skrz. do Dębowa	L P	4
141		9+100 9+370	Podosie, ul. Długa przy bud.13 ul. Długa przy skrz.	L P	5
142		10+200	Podosie I ul. Długa przy bud nr 4	L P	6
143	1955B Uśnik - Dębowa	2+500	Dębowa przy bud. nr 13	L P	1
144	1961B Wizna –Męczki-Kotowo	0+075	Wizna, ul. Czarneckiego, obok posesji nr 154	L P	1
145	Plac-Jedwabne (ul. Woj.Polskiego)	3+170	Męczki obok posesji nr 12	L P	2
146		6+010	Boguszki za skrz. do wsi Boguszki	L P	3
147	1962B Wizna-Srebrowo-Mrówki-	3+200	Srebrowo obok posesji nr 24	L P	1
148	Nieławice-Kokoszki-Guty-	5+090	Mrówki centrum wsi	L/P	2
149	Kownaty	6+140	Nieławice, obok skrz. z dr.do wsi Boguszki	L/P	3
150		7+430	Kokoszki za skrz. we wsi	L/P	4
151	1963B	0+055	Męczki obok posesji nr 5	L/P	1
152	Męczki - Rutki	1+500	Rutki obok szkoły	L/P	2
153	1964B	3+020	Janczewo, obok skrz. Janczewo Kolonia	L/P	1
154	Bronowo-Janczewo-	3+660	Janczewo, obok posesji nr 7	L/P	2
155	Bożejewo-Taraskowo- Olszyny	4+880	Stare Bożejewo obok szkoły Podst.	L/P	3
156		5+850	Stare Bożejewo przy posesji nr 28	L/P	4
157		7+090	Nowe Bożejewo obok posesji nr 22	L/P	5
158	1965B	0+710	Kramkowo przy posesji nr 24	L/P	1

	Kramkowo-droga przez				
159	wieś	1+780	Kramkowo przy posesji nr 63	L/P	2
160	1966B Wizna-Sambory- Sieburczyn-Rutkowskie -	1+850	Ruś	L P	1
161	Burzyn -Pluty-do drogi 1834B	3+050	Sambory przed skrz. do Małachowa	L P	2
162		3+600	Wierciszewo za skrz. do wsi Wierciszewo	L P	3
163		5+100	Sieburczyn przy bud. nr 29	L P	4
164		7+680	Rutkowskie	L	5
165		9+350	Burzyn	P pętla	6
166		10+090	Szostaki przy bud. nr 1	L P	7
167		11+930 12+400	Mocarze przy bud. nr 33 przy bud. nr 11	L P	8
168		14+100	Brzostowo	L P	9
169		15+085	Biodry	L P	10
170		15+675	Chyliny	L P	11
171		17+030	Pluty	L P	12
172	1967B dr.1961B – Boguszki-	0+580	Boguszki centrum wsi	L/P	1
173	Zanklewo-Sieburczyn	1+880	Jarnuty centrum wsi	L/P	2
174		3+280	Zanklewo przy szkole	L/P	3
175	1968B dr. 1961B - Zanklewo	2+360	Małachowo przed skrz. do m. Sambory	L/P	1
176	1996B Śniadowo	1+000	Duchny skrz.	L	1

	(ul.Ostrołęcka i Kościelna)-	1+100		P	
177	Brulin-Strzeszewo- Kaczynek-Głębocz Wielki-	2+800	Brulin	L P	2
178	Szumowo-dr. nr 8	5+500	Stara Jastrzębka	L P	3
179		6+400	Strzeszewo	L P	4
180	2110B Stacja Kolejowa	0+250	Śniadowo III	pętla	1
181	Śniadowo-do drogi woj. nr 677	1+250	Śniadowo, prefbet.	L P	2
182		1+850	Śniadowo, skrz.	L P	3
183		2+420	Śniadowo, d.k.	L P	4
184	2609B odc.ul. Łomżyńskiej	0+450	Nowogród/Urz. Gminy	L P	1
185	2650B Nowogród - ul. Miastkowska	0+048	Nowogród/skrzyżowanie Nowogród/kiosk	P	1
		0+055		L	

Źródło: www.powiatlomzynski.pl/bip/prawo

7.3. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

SPOSÓB OZNAKOWANIA POJAZDÓW

Sposób oznakowania pojazdów jest jednym z elementów strategii marketingowej. Aby przedsiębiorstwo i jego marka wyróżniały się na tle konkurencji i były pozytywnie kojarzone konieczne jest opracowanie i wdrożenie systemu identyfikacji wizualnej. System identyfikacji wizualnej w transporcie publicznym kreuje obraz danego przewoźnika w umyśle pasażerów i ma za zadanie budować pozytywne skojarzenia.

W transporcie publicznym bardzo istotnymi elementami systemu identyfikacji wizualnej jest kolorystyka taboru, którym świadczone są usługi przewozowe, umundurowanie personelu (w tym kierujących) oraz informacja pasażerska (przystanki, strony internetowe, a nawet szata graficzna biletów).

W przypadku sieci transportu publicznego na obszarze powiatu łomżyńskiego kolorystyka taboru powinna być jednolita.

STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW

Standardy techniczne pojazdów zgodnie z Art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powinny zostać ustalone przez Organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu i ich stanu technicznego, Starosta łomżyński, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, powinien wziąć pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- Dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- Dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróżnych przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej
- Dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin (co najmniej z normą EURO 1), jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 38. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

Norma	Obowiązywała/ obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

Jednolity system poboru opłat za bilety jest o tyle istotnym elementem usług przewozowych gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów.

W przypadku powiatu łomżyńskiego rekomendowanym rozwiązaniem będzie rozwiązanie dotychczasowe tj. system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych. Preferowane rozwiązanie jest najmniej kosztowne, dodatkowo jest sprawdzone faktycznie, gdyż funkcjonuje obecnie.

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w każdej miejscowości na terenie powiatu która jest siedzibą gmin. Automaty biletowe mogą umożliwić pasażerom szybki i wygodny zakup biletu.

Warto podkreślić, że zakup biletu w automacie jako dodatkowa opcja wiąże się z oszczędnością czasu, z dostępnością usługi przez całą dobę. Automat powinien też oprócz płatności monetami i banknotami przyjmować płatność bezgotówkową (płatność kartą).

powiatu.

7.4. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)

Zgodnie z Ustawą o Publicznym Transporcie Zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Jednym z tych warunków jest działający efektywnie System Informacji Pasażerskiej.

Na System Informacji Pasażerskiej w powiecie łomżyńskim powinny składać się:

- Oznakowania środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
- Oznakowania dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
- Internetowy portal informacyjny

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz organizatora transportu. Proponuje się umieszczenie informacji powyższych w punktach przesiadkowych we wszystkich miejscowościach siedzibie gmin. W tych miejscach należy umieścić informacje statyczne.

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej
- rozkłady jazdy konkretnych linii
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków
- dodatkowe informacje przesiadkowe
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).
- nazwę przystanku oraz numer porządkowy
- czas dojazdu do poszczególnych miejscowości
- wyróżnienie w rozkładzie węzłów przesiadkowych
- adres strony internetowej na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy

- dane kontaktowe organizatora i operatora transportu

Dodatkowo proponuje się umieszczenie na elektronicznych ekranach informacji dynamicznych, dotyczących obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy opóźnienia itp.). Dodać jednak należy, że zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.).

W przypadku powiatu łomżyńskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat na wszystkich przystankach i węzłach komunikacyjnych. W pierwszej kolejności powinien on być zlokalizowany przy węźle przesiadkowym w Łomży.

Dodatkowo, w przypadku węzła zintegrowanego ulokowanego w mieście Łomża powinien powstać punkt obsługi pasażera .

Elementem uzupełniającym SIP powinien być serwis internetowy. Powinien on zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:

- schemat linii komunikacyjnych,

- wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),

- wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,

- informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.

- Zasady taryfowo-biletowe:

- ceny biletów i opłat

- wykaz ulg

- Obsługa pasażera:

- regulamin przewozów,

- procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

7.5. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM UWZGLĘDNIAJĄCE INFRASTRUKTURĘ TRANSPORTOWĄ

Badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu łomżyńskiego przeprowadzono we wrześniu i październiku 2016 roku. Mieszkańcy odpowiedzieli na pytania dotyczące codziennych zachowań komunikacyjnych oraz ocenili jakość oferty komunikacji publicznej. Łącznie ankiety wypełniło 325 ankietowanych ze wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu łomżyńskiego. Ankiety były całkowicie anonimowe a informacje uzyskane w badaniu zostały wykorzystane jedynie w postaci zbiorczych zestawień statystycznych.

Badania ankietowe dają subiektywny obraz komunikacji miejskiej danej społeczności, bez uwzględnienia interesu publicznego oraz rentowności przewoźnika, jednak wnioski, jakie z nich płyną pozwalają podjąć działania w celu poprawy oferty w sposób najbardziej odpowiadający oczekiwaniom społecznym.

Poniższe zestawienie obrazuje miejsce zamieszkania respondentów, którzy wzięli udział w badaniu.

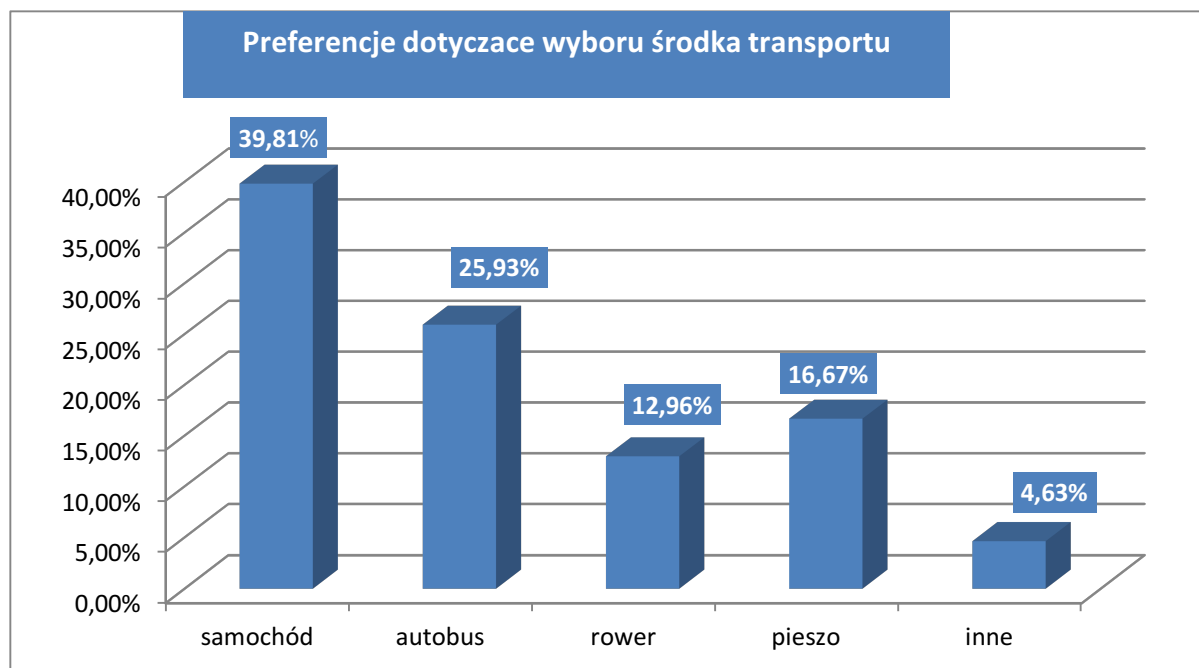
Tabela 39. Miejsce zamieszkania respondentów

Lp.	Miejsce zamieszkania	wskazań (proc.)
1	Jedwabne	17,23%
2	Nowogród	10,15%
3	Łomża	13,23%
4	Miastkowo	8,92%
5	Piątek	26,77%
6	Przytuły	4,00%
7	Śniadowo	8,62%
8	Wizna	7,08%
9	Zbójna	4,00%

Źródło: opracowanie własne

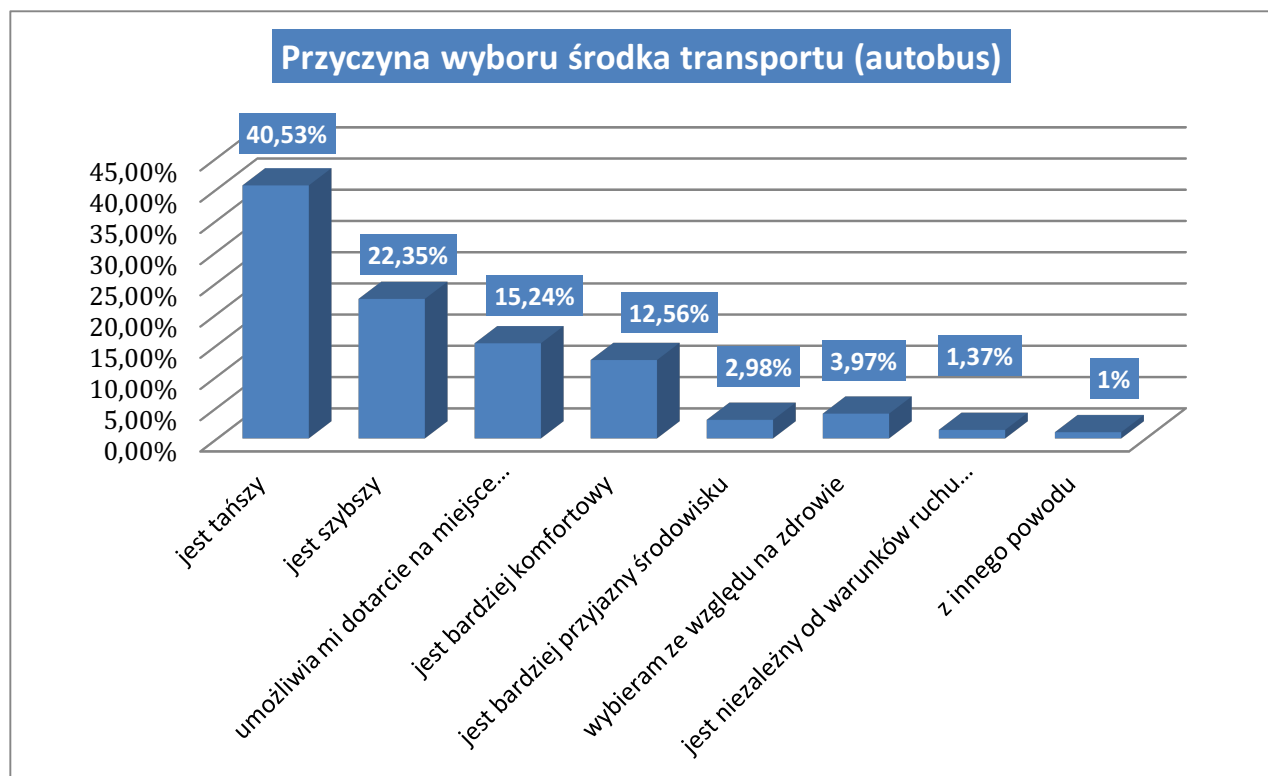
Na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych została przeprowadzona analiza preferencji dotyczących wyboru środka transportu przez osoby zamieszkujące powiat łomżyński. Najczęściej wybieranym środkiem transportu okazał się samochód. Ponad 39% respondentów wybrało ten środek transportu. Drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu jest autobus, który wskazało ponad 25% badanych osób. Wyniki badania potwierdzają ogólnokrajową tendencję o dominacji samochodu jako preferowanego środka transportu.

Wykres 3. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



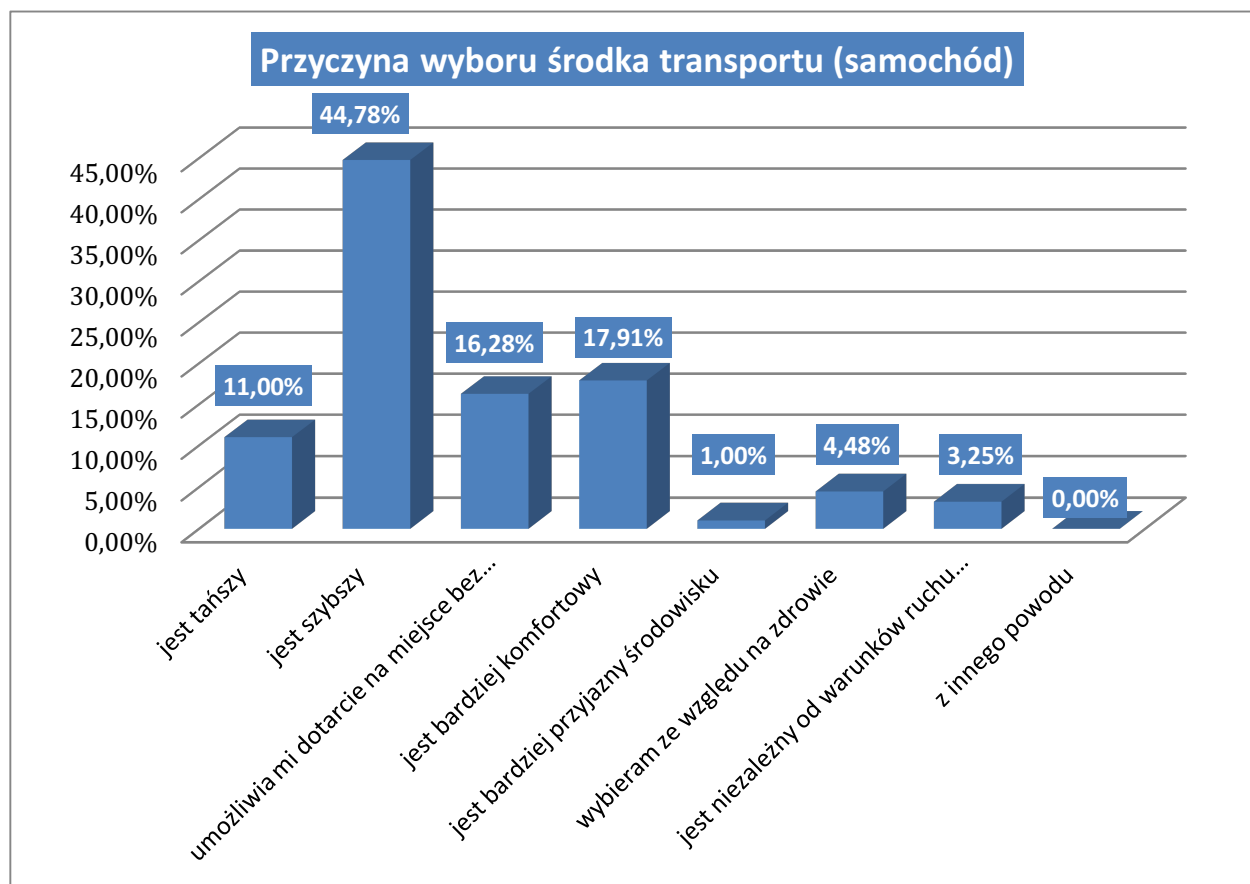
Z punktu widzenia komunikacji zbiorowej jako wyzwanie w tym kontekście należy potraktować konieczność poprawy jakości i dostępności usług, a także być może ich segmentacja.

Wykres 4. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)



Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest tańszy od pozostałych środków transportu. Takie wskazanie zadeklarowało 40,53 proc. respondentów. Dla więcej, niż co szóstej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie szybsze. Niewiele mniejszy odsetek ankietowanych (15,24 proc.) uważa, że autobusem dotrą do celu bez konieczności przesiadek. Z kolei, blisko co dwunasta osoba wskazywała na uwarunkowania związane z komfortem podróży (12,56 proc.). Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

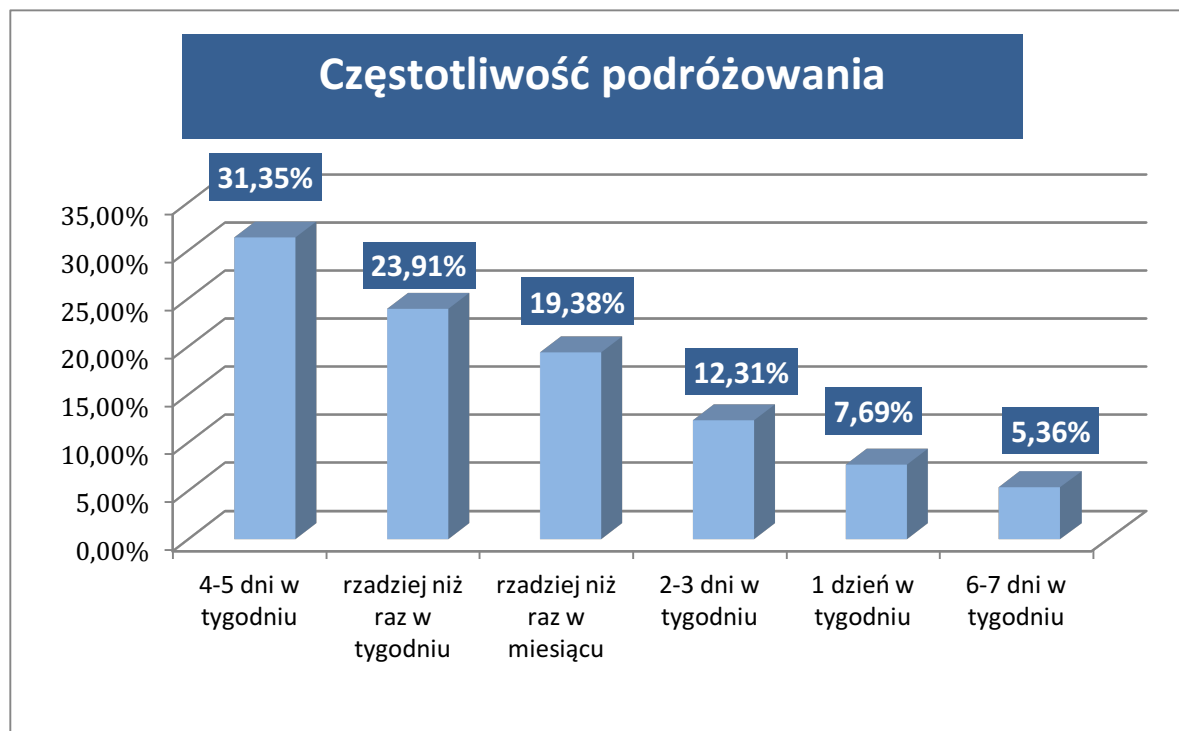
Wykres 5. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)



Respondenci wybierający samochód, jako najpopularniejszy środek transportu, wyjaśniają swoją decyzję faktem, iż podróż odbywa się szybciej i jest tańsza bez przesiadek, a także ze względu na komfort podróży i brak przesiadek, swobodę decyzji komunikacyjnej. Największą rolę odgrywa czas. Ten powód podaje 44,78 proc. respondentów. Kolejnymi ważnymi kwestiami jest poniekąd związana z czasem łatwość w dotarciu do celu, bez konieczności przesiadania się (16,28 proc.) oraz komfort podróżowania (17,91 proc.). W następnej kolejności, chociaż już z dużo mniejszym znaczeniem, znajduje się cena przejazdu. Wybór samochodu ze względu na koszty deklaruje 11 proc. Najmniejsze znaczenie mają kwestie związane z ochroną środowiska. Tylko 1 proc. osób deklaruje wybór samochodu ze względu na ekologię.

Analizując powyższe wyniki, akcentować należy przewagi komunikacji zbiorowej, wskazać można przede wszystkim na mniejsze koszty ekonomiczne, co ma znaczenie dla znacznej części mieszkańców oraz aspekty ekologiczne. Czynniki wpływu na środowisko naturalne wymagają wsparcia skorelowanymi działaniami promującym np. zdrowy styl życia, korzystanie z rowerów, czy samochodów z napędem hybrydowym. Kluczowe znaczenie będzie mieć oczywiście także rozwój odpowiedniej infrastruktury.

Wykres 6. Częstotliwość podróżowania



Z badań przeprowadzonych wynika, że ponad połowa respondentów korzysta regularnie kilka razy w tygodniu z transportu publicznego. Codziennie ze środków transportu publicznego korzysta niemal co 3 osoba. Grupa ta stanowi 31,35 proc. Następną grupą to osoby korzystające z transportu rzadziej niż raz w tygodniu. Osoby te stanowią 23,91 proc. Uzupełnieniem tych osób jest grupa korzystająca 2-3 dni w tygodniu, która stanowi 12,31 proc. Osoby korzystające rzadziej niż raz w miesiącu stanowią grupę 19,38 proc.

Grupy społeczne, które korzystają najczęściej z transportu publicznego to przede wszystkim osoby w wieku produkcyjnym (dojazd do i z pracy) oraz w wieku przedprodukcyjnym (dojazd do i ze szkoły).

8. PLANOWANA OFERTA TRANSPORTOWA ORAZ POŻĄDANY STANDARD USŁUG TRANSPORTOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

8.1. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA - SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu tej sieci są:

- Wielkość obecnych potoków pasażerskich
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)
- Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

Na bazie obecnej oferty przewozowej oraz na bazie oceny prognoz przewozowych określono w niniejszej tabeli minimalną liczbę par kursów w zależności od typu dnia.

W poniższej tabeli przedstawiona została sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 40. Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej*

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Dł. kursu (km)
1	Zbójna	Dębники, Morgowniki, Nowogród, Mątwa, Nowe Kupiski, Stare Kupiski	Łomża	22,5
2	Miastkowo	Korytki Leśne, Chmielewo, Dzierżg, Nowogród, Mątwa, Nowe Kupiski, Stare Kupiski	Łomża	24
3	Miastkowo	Sulki, Chojny Młode, Szczepankowo, Osobne, Wierzbowo, Chomentowo, Śniadowo, Ratowo-Piotrowo, Konopki Młode, Konarzyce	Łomża	37,5
4	Przytuły	Stryjaki, Jedwabne, Janczewo, Kownaty, Jeziorko, Piątnica	Łomża	30,5
5	Jedwabne	Rostki, Kotowo, Boguszki, Męczi, Witkowo, Wizna, Stare Bożejewo, Elżbiecin, Piątnica	Łomża	36
6	Łomża	Bacze Suche - Wygoda - Modzele Wypychy - Modzele Skudosze - Wygoda-Podgórze	Łomża	35
7	Łomża	Siemień Rowy, Nowe Wyrzyki, Puchały, Milewo, Gać, Lutostań, Koty	Łomża	44
8	Łomża	Stare Chojny - Młode Chojny - Grzymały Wieś - Stare Sierzputy, Sierzputy Młode - Janowo - Jarnuty - Mikołajki	Łomża	38
9	Łomża	Konarzyce, Boguszyce, Czaplice, Andrzejki, Kisiołki	Łomża	22
10	Łomża	Stara Łomża - Zosin - Siemień - Rybno	Pniewo	15
11	Łomża	Stare Kupiski	Jednaczewo	9
12	Łomża	Zawady	Giełczyn	5,5
13	Nowogród	Dębники, Zbójna, Łaski, Gawrychy, Popiołki	Kuzie	24
14	Nowogród	Dębники, Dobrylas, Piasutno Żelazne, Porędy	Siwiki	18,5

15	Miastkowo		Czartoria	5,5
16	Miastkowo	Chmielewo	Nowogród	9,5
17	Miastkowo	Tarnowo	Podosie	9,5
18	Miastkowo	Zaruzie, Kuleszka, Rydzewo,	Nowosiedliny	12
19	Łomża	Bożejewo, Wizna, Bronowo, Drozdowo	Łomża	51
20	Wizna	Sambory, Siebruczyn, Rutkowskie	Wizna	17
21	Wizna	Srebrowo, Nieławice, Rutki	Wizna	15,5
22	Zbójna	Bandziulka, Laski	Gąski	8,5
23	Osowiec	Ruda Osowiecka	Stanisławowo	15,5
24	Zbójna	kol. Parzychy, Pianki, Tabory Rzym	Ruda Osowiecka	4,5
25	Wyk		Kuzie	35
26	Łomża	Koziki, Kołaczki, Sierzputy, Zagajne, Sierzputy Marki, Jemielite Wypychy, Stare Jemielite, Śniadowo, Ratowo Piotrowo, Konopki Młode, Zagroby	Łomża	40
27	Łomża	Chojny Młode, Szczepankowo, Osobne, Wierzbowo, Chomentowo, Śniadowo, Chomentowo, Wierzbowo, Osobne, Szczepankowo, Chojne Młode	Łomża	25
28	Łomża	Jarnuty, Mikołajki, Szczepankowo, Czaplice, Boguszyce	Łomża	50
29	Łomża	Zagroby, Konopki Młode, Ratowo Piotrowo, Śniadowo, Truszki, Jakać Borki, Stare Szabły, Szabły Młode, Stara Jakać, Jakać Dworna, Jakać Młoda, Śniadowo, Ratowo Piotrowo, Konopki Młode, Zagroby	Łomża	32,5
30	Łomża	Śniadowo, Brulin, Stara Jastrząbka, Strzeszewo, Kaczynek, Głęboz Wielki, Szumowo, Głęboz Wielki, Kaczynek, Strzeszewo, Stara Jastrząbka, Brulin, Stare Duchny, Olszewo, Mężenin, Stare Ratowo, Śniadowo	Łomża	42,5

31	Piątnica Poduchowna	Marianowo, Budy Czarnockie, Rządkowo, Stary Cydzyn, Kisielnica, Murawy, Kobylin, Górki Sypniewo, Górki Szewkowo, Budy Mikołajka, Dobrzyjałowo	Pieńki Borowe	32,5
32	Piątnica Poduchowna	Kalinowo, Drozdowo, Niewodowo, Rakowo-Czachy, Rakowo-Boginie, Krzewo, Nowe Krzewo	Kosaki	17
33	Piątnica Poduchowna	Elżbiecin, Jezioro, Nowy Cydzyn, Rządkowo, Motyka, Ponią, Kałęczyn	Kownaty	24,5
34	Piątnica Poduchowna	Zabawka, Wyrzyki, Wiktorzyn, Żelechy, Truszki, Kolonia-Olszyny, Olszyny, Wyłudzin, Guty	Taraskowo	27
35	Piątnica Poduchowna	Czarnocin, Pęza, Stary Drożęcín, Nagórki	Drożęcín- Lubiejewo	9,5
36	Morgowniki	Ptaki, Baliki, Serwatki	Kolno Stawiski	6
37	Olsztyn	Morgowniki, Nowogród	Mątwica	9
38	Nowogród	Sławiec	granica powiatu	7
39	Mątwica	Grzymały, Sławiec, Grądy, Chmielewo, Sulimy, Jankowo Skarbowo, Jankowo Młodziany	Nowogród	37,5
40	Łomża	Bacze Suche, Wygoda, Modzele Wypychy, Modzele Skudosze, Wygoda, Podgórze	Łomża	20,5
41	Stare Chojny	Młode Chojny, Grzymały Wieś, Stare Sierzputy, Sierzputy Młode, Janowo Wieś, Jarnuty	Mikołajki	10
42	Kisiołki	Andrzejki, Czaplice, Boguszyce	Konarzyce	9
43	Łomża	Stare Kupiski	Jednaczewo	8,5
44	Jedwabne	Przestrzele, Kucze Wielkie, Kucze Małe, Siestrzanki, Nadbory, Biodry, Brzostowo, Moczarze, Szostaki	Burzyn	18
45	Jedwabne	Kubrzany, Stryjaki, Karwowo, Pawełki, Olszewo Góra, Orlikowo, Kosaki Turki	Jedwabne	15
46	Kotowo Stare	Kotówek, Kotowo Plac, Rostki	Jedwabne	6
47	Jedwabne	Kaimy, Janczewo, Janczewko, Bronaki-Pietrasze	Jedwabne	9,5

48	Jedwabne	Grądy Małe, Grądy Wielkie, Kamianki, Makowskie, Bartki, Koniecki, Burzyn, Szostaki, Mocarze, Brzostowo, Nadbory, Biodry	Jedwabne	32,5
49	Jedwabne	Konopki Tłuste, Witynie, Borawskie, Konopki Chude	Jedwabne	12,5

***Powiat łomżyński może odstąpić od organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach użyteczności publicznej dla kursów odbywających się w soboty oraz dni wolne od pracy, w przypadku gdy ich uruchomienie będzie nieuzasadnione ekonomicznie bądź społecznie**

***Powiat łomżyński może odstąpić od organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach ponadpowiatowych**

Źródło: opracowanie własne

Część graficzna planu transportowego została zamieszczona w załączniku nr I do niniejszego opracowania.

8.2. PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA

Punktualność kursowania autobusowej komunikacji publicznej powinna przekraczać 90% i wynosić nie mniej niż 80%. Punktualność jest jednym z ważnych kryteriów decydujących, o jakości transportu i wyboru jego, jako środka transportu. To kryterium zostało też potwierdzone w trakcie badań ankietowych przeprowadzonych w powiecie łomżyńskim. Waga tego kryterium wynika z faktu, że większość osób korzystających z transportu musi dotrzeć do pracy czy szkoły punktualnie a jeśli chodzi o połączenia skomunikowane to opóźnienie może spowodować utratę takiego połączenia i uniemożliwić dotarcie do ostatecznego celu podróży. Dlatego, dla jakości transportu publicznego punktualność odgrywa jedną z ważniejszych cech.

8.3. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU

Napełnienie pojazdu można rozpatrywać w dwóch obszarach. W pierwszym przypadku z punktu widzenia przewoźnika, wskaźnik ten mówi o opłacalności ekonomicznej danego kursu. Z uwagi na fakt, że na dzień dzisiejszy ryzyko finansowe wszystkich połączeń autobusowych w powiecie łomżyńskim ponosi przewoźnik to będzie on dążył do maksymalizacji napełnienia. W drugim przypadku z punktu widzenia pasażera nie należy dopuszczać do napełnień autobusów przekraczających 75% zajętych wszystkich miejsc przewidzianych przez producenta w autobusach posiadających miejsca stojące. Po przekroczeniu napełnień granicznych danego rodzaju środka publicznego transportu zbiorowego należy zastosować bardziej pojemny bądź dodatkowy pojazd. Jednym z kluczowych elementów wyboru transportu publicznego to gwarancja, że podróż odbędzie się siedząco, dlatego w przypadku przekraczania dopuszczalnego stopnia wykorzystania podaży miejsc należy rozważyć możliwość uruchomienia dodatkowego kursu lub ewentualnie podniesienia częstotliwości kursowania linii komunikacyjnej.

8.4. GWARANTOWANY KOMFORT ROZUMIANY JAKO WYMAGANE WYPOSAŻENIE POJAZDÓW

W przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej w pierwszej kolejności należy dążyć, aby taka usługa była realizowana jak najnowszym taborem najchętniej nie starszym niż 5 lat. W poniższej tabeli przedstawiono minimalne standardy wyposażenia wnętrza pojazdów wynikających m.in. z obecnych trendów przewozowych obserwowanych przy zakupach nowego taboru w Polsce. W przypadku powiatu łomżyńskiego poniższe wymagania funkcjonalne należy odnieść do taboru, którym dysponuje MPK.

Tabela. Minimalne standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Lp.	Wyszczególnienie	pojazd fabrycznie nowy wprowadzony do eksploatacji	pozostałe pojazdy
1	niska podłoga	x	
2	podjazd dla wózków	x	
3	miejsce na wózek dziecięcy/inwalidzki	x	
4	klimatyzacja i ogrzewanie	x	
5	tapicerka, siedzenie oraz podłoga wykonane z łatwych do czyszczenia materiałów	x	
6	elektroniczny wyświetlacz przedni z kierunkiem i nazwą linii komunikacyjnej	x	

7	tablica kierunkowa przednia z kierunkiem i nazwą linii komunikacyjnej		x
8	elektroniczny wyświetlacz boczny z prawej strony pojazdu z kierunkiem i nazwą linii komunikacyjnej*	x	
9	tablica kierunkowa boczna z prawej strony z kierunkiem i nazwą linii komunikacyjnej*		x
10	elektroniczny wyświetlacz z tyłu pojazdu z nazwą linii komunikacyjnej*	x	
11	aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat łomżyński, wewnątrz pojazdu	x	x
12	pojemniki na rozkłady jazdy oraz innych informacji według jednolitego wzoru	x	x

*nie dotyczy minibusów

Źródło: opracowanie własne

Przy zakładanych minimalnych standardach wyposażenia przyjęto podział na pojazdy fabrycznie nowe w momencie wprowadzenia do eksploatacji oraz pojazdy pozostałe. Przy wymianie taboru na nowy należy spełnić wymogi normy Euro 6, z dopuszczeniem zakupu pojazdów używanych spełniających normy Euro 3.

W przypadku reklam wielkopowierzchniowych zewnętrznych na autobusach, wszelkiego rodzaju ogłoszenia nie mogą zasłaniać okien.

8.5. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej:

- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej:
- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
- lokalizacja przystanków bliżej pożądanego celu podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

Ulg i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

8.6. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zasada zrównoważonego rozwoju oznacza równowagę i integrację pomiędzy aspektem społecznym i gospodarczym a ochroną środowiska. Dotyczy to również transportu. Poprawa jakości systemu transportowego w zasadniczy sposób wpływa na rozwój gospodarczy i społeczny danego regionu.

Zasada zrównoważonego rozwoju została wprowadzona do polskiego systemu prawnego w art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 1997 r. nr 78, poz. 483 ze zm.): „Rzeczpospolita Polska (...) zapewnia ochronę środowiska kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju”. Zrównoważony rozwój jest, więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów.

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu - należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz

utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 r., jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę, jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatu łomżyńskiego wynikającym z Białej Księgi jest, więc konieczność realizacji poprawy jego, jakości przez:

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

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój danego regionu. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy.

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

- kolejowy - zadaniem jest zintegrowanie transportu autobusowego z kolejowym, tak by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy - poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Tak, więc system transportu realizując zrównoważony rozwój musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w systemy sterowania ruchem,

- używać środki transportu wysokiej, jakości, bezpieczne w ruchu i przyjazne dla środowiska, wyposażone w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowane do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania, jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak, więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna - zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza - rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna - kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

8.7. WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Transport drogowy wywiera negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. W celu zmniejszenia negatywnych skutków transportu drogowego (w tym również komunikacji miejskiej) podejmowane są działania przez jednostki administracyjne jak również przez producentów pojazdów. Powszechnie obowiązujące w całej Unii Europejskiej standardy emisji spalin (norma Euro) regulują dopuszczalną emisję substancji szkodliwych do których zaliczamy:

- Tlenek węgla
- Tlenek azotu
- Węglowodór
- Cząstki stałe

W myśl Rozporządzenia (WE) NR 715/2007 Parlamentu Europejskiego z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych - nowo rejestrowane pojazdy od 2014 powinny spełniać normę emisji spalin EURO 6. Dopuszcza się jednak w przypadku zakupu taboru używanego, eksploatowanego głównie w okresach szczytowych, autobusy które nie spełniają wymogów czystości spalin EURO 6. W takim przypadku pojazdy te powinny spełniać co najmniej standardy zapisane w normie EURO 3.

Dzięki coraz bardziej zaawansowanym technologiom produkcji samochodów hybrydowych oraz elektrycznych można przypuszczać, iż w przyszłości silniki spalinowe zostaną zastąpione samochodami w pełni ekologicznymi.

9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZOWEGO W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

9.1. ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz.U. z 2015 r, poz., 1440 ze zm.) jako podstawowy akt prawny regulujący zasady zarządzania transportem publicznym definiuje publiczny transport zbiorowy, jako powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

Wspomniana ustawa nie jest jedynym aktem prawnym, w którym znajdujemy regulacje dotyczące organizacji i zarządzania transportem publicznym. Inne akty prawne to między innymi:

- 1) ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz.281);
- 2) ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1458 ze zm.);
- 3) ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t. j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 ze zm.);
- 4) ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz.1297 ze zm.);
- 5) ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 584, ze zm.);
- 6) ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 66);
- 7) Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 814);
- 8) Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 446).

Powiatowy przewóz osób wykonywany jest w granicach, co najmniej dwóch gmin (warunkiem jest jednocześnie niewykraczanie poza teren powiatu) lub w granicach, co najmniej 2 powiatów sąsiadujących, które zawarły porozumienie międzypowiatowe lub stworzyły związek międzypowiatowy).

W świetle prawnym za organizację publicznego transportu zbiorowego odpowiada organizator, którym jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem”, lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób.

Operatorem w rozumieniu tejże ustawy jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.

Przewoźnikiem zaś jest przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Na szczeblu powiatowym organizatorem odpowiedzialnym za organizację transportu publicznego jest:

- powiat:

- na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,

- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.

- związek powiatów na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów.

Na szczeblu wojewódzkim i gminnym organizatorem jest:

województwo:

- na linii (sieci) komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz transporcie morskim
- właściwym ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich;
- któremu na mocy porozumienia międzywojewódzkiego inne województwa przekazały zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii (sieci) komunikacyjnej na terenie województw będących w porozumieniu

gmina:

- w gminnych przewozach pasażerskich na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, albo, której, na mocy porozumienia między gminami, powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin, które zawarły porozumienie,
- związek międzygminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,

Zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje w przypadku :

- 1) gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- 2) związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego;
- 3) miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu;
- 4) powiatu – starosta;
- 5) związku powiatów – zarząd związku powiatów;
- 6) związku powiatowo-gminnego – zarząd związku powiatowo-gminnego;
- 7) związku metropolitalnego – zarząd związku metropolitalnego;
- 8) województwa – marszałek województwa.

Organizator zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym jest zobowiązany do:

- planowania rozwoju transportu;

- organizowania publicznego transportu zbiorowego;
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Zadania związane z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego zostały szczegółowo określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym jednak nie jest to zamknięta lista zadań. Należą do nich między innymi:

- 1) badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- 4) ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 6) przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 7) zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, w świetle wspomnianej wyżej ustawy polega między innymi na:

- 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 8) administrowaniu systemem informacji dla pasażera.

Istotą i celem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz innych ustaw regulujących organizację transportu publicznego jest wychodzenie naprzeciw potrzebom i oczekiwaniom społecznym w zakresie transportu zbiorowego i zmiana dotychczasowego sposobu funkcjonowania przewozów w transporcie publicznym. Nie ulega wątpliwości, że główną rolę w organizacji publicznego transportu zbiorowego ustawodawca wyznaczył organizatorowi, na którym spoczywają obowiązki ustawowe w tym zakresie.

9.2. WYBÓR OPERATORA

Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 ze zm.), która określa zasady organizacji rynku transportu publicznego, w tym zarządzanie usługami przewozowymi na tym rynku a także reguluje kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego, którym jest właściwa jednostka samorządowa albo minister właściwy do spraw transportu, musi zapewnić funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Jest to jeden z podstawowych celów nałożonych na organizatora przez ustawodawcę. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego, w praktyce będzie realizowane poprzez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane z operatorem publicznego transportu zbiorowego, tj. samorządowym zakładem budżetowym oraz przedsiębiorcą uprawnionym do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu.

Zgodnie z w/w Ustawą wybór operatora i zawarcie umowy o świadczenie usług może nastąpić w trzech trybach tj.:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2164),
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 113),
- umowy zawartej bezpośrednio zgodnie z art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

chyba, że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku, gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa powyżej.

Ustawa stanowi, że jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, progi, o których mowa powyżej, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie. Regulacje dotyczące umowy zawieranej bezpośrednio stanowią *lex specialis* w stosunku do przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o koncesji na roboty budowlane i usługi.

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie łomżyńskim. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2018 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej.

Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg tylko handlowych, które jednakże nie będą refundowane z budżetu Państwa i ich stosowanie będzie odbywało się na ryzyko przewoźnika.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora dla powiatu łomżyńskiego powinna być koncesja, o ile nieskuteczny będzie tryb wyboru operatora w wyniku bezpośredniego wskazania zgodnie z art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji, oprócz ceny powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii lub ilość dostępnego taboru. W ten sposób Starosta łomżyński będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom powiatu łomżyńskiego.

W obecnej sytuacji połączenia komunikacyjne wykonywane pomiędzy Powiatem łomżyńskim a Miastem łomża są wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. W związku z tym podmiotem odpowiedzialnym za organizowanie takich połączeń jest Marszałek Województwa Podlaskiego. Dlatego w przypadku, gdy połączenia z łomżą będą wykraczały poza granice administracyjne miasta a nie zostaną ujęte w planie transportowym województwa, ani nie zostaną włączone w system komunikacji miejskiej, będą tzw. przewozami komercyjnymi, prowadzonymi na własne ryzyko przewoźników. Konsekwencją tego rozwiązania będzie brak możliwości ubiegania się o dotacje w związku ze stosowaniem ulg ustawowych. Może to doprowadzić do sytuacji, że na liniach, które nie zostały włączone do sieci o charakterze użyteczności publicznej, nie będą obowiązywały ulgi (jeżeli przewoźnik nie wprowadzi tzw. ulg komercyjnych).

Mając powyższe na względzie, innym możliwym rozwiązaniem jest podpisanie porozumienia pomiędzy Miastem łomża a Powiatem łomżyńskim. W takim przypadku świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego byłoby wykonywane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Starosta Powiatu łomżyńskiego a Miasto łomża mogłoby partycypować w kosztach utrzymania takich połączeń. W tej sytuacji działalność MPK w łomży mogłaby zostać ograniczona do obszaru miasta a pozostałe połączenia byłyby realizowane przez przewoźnika wyłonionego w postępowaniu dotyczącym wyboru operatora.

W przypadku innych przewozów międzypowiatowych za transport zbiorowy odpowiedzialne są poszczególne gminy. Preferowanym rozwiązaniem w tym zakresie może być porozumienie międzygminne o wspólnej organizacji transportu zbiorowego na zasadach odpłatności.

9.3. PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ

PREFERENCJE PASAŻERÓW

Przygotowywanie optymalnej oferty przewozowej dla powiatu łomżyńskiego należy rozpocząć od poznania preferencji komunikacyjnych mieszkańców tego powiatu. Podczas przeprowadzanych badań ankietowych preferencje te zostały określone przez respondentów.

Tabela 14. postulaty przewozowe – preferencje pasażerów

L.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji
1	Punktualność kursowania pojazdów	4,68

2	Częstotliwość kursowania pojazdów	4,69
3	Bezpieczeństwo podróży	4,79
4	Warunki podróżowania	4,71
5	Warunki oczekiwania na przystankach	4,68
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,81
7	Cena biletu	4,68
8	Bezpośredniość połączenia	4,73
9	Kultura kierujących	4,85
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,92
11	Kontrola biletowa	4,64

Źródło: opracowanie własne

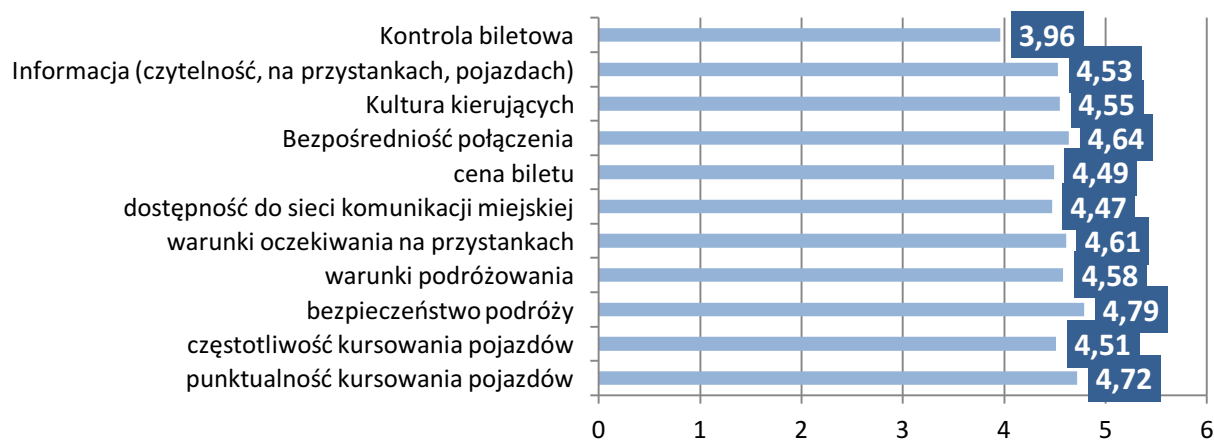
Respondenci jako najważniejsze cechy wybrali kolejno:

- Informację,
- Kulturę kierujących,
- Dostępność do sieci komunikacji miejskiej,
- Bezpieczeństwo podróży.

Wyniki dla tych postulatów są bardzo zbliżone do siebie. Najmniejsze znaczenie dla pasażerów mają kwestie związane z punktualnością kursowania, warunkami oczekiwania na przystankach, cena biletu oraz kontrola biletowa.

Wykres 7. postulaty przewozowe – poziom preferencji

Poziom preferencji



Źródło: opracowanie własne

OCENA JAKOŚCI USŁUG

Ocenę jakości usług osób korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

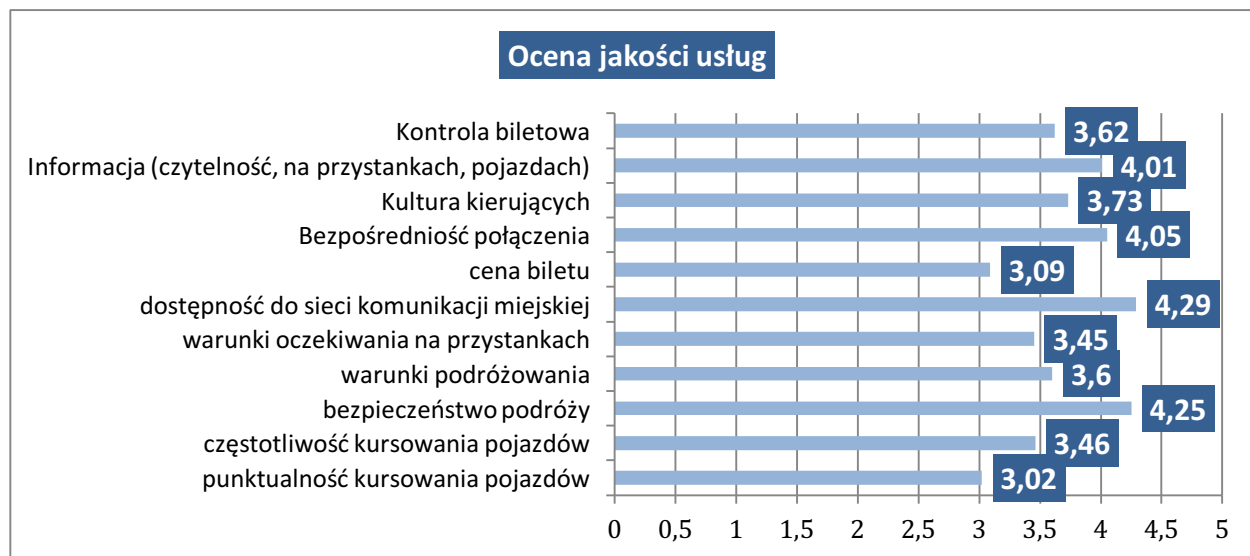
Tabela 15. postulaty przewozowe – ocena jakości usług

L.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji
1	Punktualność kursowania pojazdów	4,14
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	3,45
3	Bezpieczeństwo podróży	4,38
4	Warunki podróżowania	3,76
5	Warunki oczekiwania na przystankach	3,77
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,06
7	Cena biletu	3,74
8	Bezpośredniość połączenia	3,92
9	Kultura kierujących	3,97
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,17
11	Kontrola biletowa	3,87

Źródło: opracowanie własne

W ocenie pasażerów najlepiej wypada dostępność do sieci komunikacyjnej. Podobna ocena dotyczy bezpieczeństwa podróży. Na kolejnym miejscu znajduje się bezpośredniość połączenia dla którego ocena wynosi 4,05.. Większość jednak preferencji wypada poniżej 4, a najgorzej oceniono punktualność kursowania (3,02) oraz cenę biletu z oceną 3,09.

Wykres 8. postulaty przewozowe – ocena jakości usług



Źródło: opracowanie własne

LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,

luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 16. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,68	4,14	0,54	0,86
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,69	3,45	0,75	1,53
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,79	4,38	0,69	0,62
4	Warunki podróżowania	5	4,71	3,76	0,75	1,24
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,68	3,77	0,76	1,23
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,81	4,06	0,79	0,94
7	Cena biletu	5	4,68	3,74	0,82	1,24
8	Bezpośredniość połączenia	5	4,73	3,92	0,91	1,08
9	Kultura kierujących	5	4,85	3,97	0,92	1,03
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,92	4,17	0,89	0,81
11	Kontrola biletowa	5	4,64	3,87	1,15	1,13

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cechy:

- Kontrola biletowa (1,15)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Punktualność kursowania pojazdów (0,54)
- Bezpieczeństwo podróży (0,69)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,53)
- Warunki podróżowania (1,24)
- Cena biletu (1,24)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla następujących cech:

- Punktualność kursowania pojazdów (0,86)
- Informacja (0,81)

9.4. ZASADY PROJEKTOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY

Rozkład jazdy, obejmujący trasę, przystanki i godziny odjazdów, jest podstawowym elementem oferty przewozowej. Musi być opracowany według określonych zasad, zapewniających jego dostosowanie do potrzeb przewozowych i warunków ruchu. Rozkład jazdy jest dla przewoźników planem pracy pojazdów a dla pasażerów stanowi podstawowy element oferty przewozowej. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2012 r. poz. 451) szczegółowo określa co powinno znaleźć się na danym rozkładzie jazdy. Do tych informacji zalicza się:

- Nazwę przewoźnika wraz z adresem jego siedziby,
- Nazwę linii komunikacyjnej,
- Przystanki komunikacyjne i dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej,
- Dzień od którego dany rozkład jazdy obowiązuje oraz termin jego ważności,
- Drogę przejazdu,
- Podział na dni tygodnia lub też okresy obowiązywania rozkładu,
- Godziny przyjazdu lub odjazdu,
- Oznaczenie odpowiednim symbolem:
 - Transport drogowy – zwykły, przyspieszony, pospieszny czy też ekspresowy,
 - Transport kolejowy – osobowy, pospieszny lub ekspresowy,
- Oznaczenie linii na której wszystkie kursy są obsługiwane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej,
- Objasnienie użytych w rozkładzie oznaczeń i symboli,

Prace związane z konstrukcją rozkładu jazdy powinny rozpocząć się od szczegółowej analizy wyników badań potrzeb przewozowych lub popytu. Badania marketingowe potrzeb przewozowych pozwalają na określenie potencjalnej wielkości popytu na poszczególnych połączeniach komunikacyjnych i powinny przesądzać o ich celowości. Operatorzy są zobowiązani do przekazywania informacji na temat rozkładów jazdy właścicielowi bądź podmiotowi zarządzającemu infrastrukturą komunikacyjną.

9.5. PROJEKTOWANIE SYSTEMÓW TARYFOWO-BILETOWYCH I DYSTRYBUCJA BILETÓW

Projektowanie systemu taryfowo-biletowego wiąże się z przeprowadzeniem analizy ekonomicznej. Do zadań operatora należy określenie ceny na takim poziomie aby pozwalała ona na odpowiednią rentowność linii komunikacyjnych. Również ważne jest aby była atrakcyjna dla potencjalnych pasażerów w zestawieniu np. z kosztami ponoszonymi w przypadku transportu indywidualnego. W podniesieniu atrakcyjności systemu biletowego pomaga mocno jednolity system poboru opłat. Taki system poboru opłat za bilety jest o tyle istotnym elementem usług przewozowych gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów.

Obecnie najczęściej wykorzystywanym systemem jest system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system, który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych. Przy projektowaniu systemu opłat należy zwrócić uwagę również na kwestie socjalne związane z przyznawanymi ulgami dla różnych środowisk społecznych. Poza grupami społecznymi uprawnionymi do ulg należy również stworzyć możliwości do bonifikaty dla osób korzystających regularnie z komunikacji miejskiej tworząc m.in. bilety okresowe np. miesięczne.

W przypadku powiatu łomżyńskiego rekomendowanym rozwiązaniem będzie rozwiązanie dotychczasowe tj. system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych. Preferowane rozwiązanie jest najmniej kosztochłonne, dodatkowo jest sprawdzone faktycznie, gdyż funkcjonuje obecnie.

Dodatkowo istotną kwestią dotyczącą pobierania opłat za bilety jest rozmieszczenie miejsc sprzedaży tychże biletów na terenie całego powiatu, po to by wszyscy mieszkańcy mieli do nich w miarę swobodny dostęp.

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w pojazdach.

Kontrola dokumentów przewozowych powinna odbywać się na podstawie art. 33a ustawy z dnia 15 listopada 1984 – Prawo przewozowe (t. j. Dz. U. z 2015 r. poz. 915).

10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

10.1. FORMY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

1. **Pobieraniu** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:
 - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

1. Środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
2. Środki z budżetu państwa,
3. Wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Rysunek 1. Zasady finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym



Źródło: opracowanie własne

Powiat łomżyński nie zamierza wypłacać rekompensaty ze względu na swoją trudną sytuację finansową i brak obowiązku organizowania publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 UPTZ operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaze, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia 1370/2007 w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6%.

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

1. Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

10.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Istotna w określeniu efektywności ekonomicznej realizowanego przewozu osób na konkretnym połączeniu jest rentowność linii komunikacyjnej.

Wskaźnik ten oblicza się na podstawie przychodów się ze sprzedaży biletów plus ewentualna rekompensata oraz kosztu wozokilometra zrealizowanego na danej linii. Wskaźnik ten obliczany jest według poniższego wzoru:

$$Ra = \frac{Ia - CEa}{Ia} (\%)$$

Ia – przychód ze sprzedaży biletów na linii komunikacyjnej a (zł/wozokilometr)

CEa – koszt wozokilometra zrealizowanego na linii komunikacyjnej

W praktyce wykorzystywany jest parametr odpłatności, obliczany według poniższego wzoru:

$$Pa = \frac{Ia}{CEa} (\%)$$

W Polsce rentowność przewozów w transporcie drogowym jest niska, głównie z powodu wysokich kosztów eksploatacyjnych oraz stale zmniejszającej się liczby pasażerów.

Powiat łomżyński nie dysponuje danymi, obrazującymi rentowność linii komunikacyjnych uruchamianych przez przewoźników na terenie powiatu. Z uwagi na fakt, że ryzyko wszystkich połączeń autobusowych w powiecie łomżyńskim ponosi przewoźnik, dlatego realizuje on takie przewozy, które nie przynoszą mu strat chyba, że godzi się czasowo dopłacać do takich przewozów, aby zrealizować inny cel strategiczny.

W zależności od wybranego rozwiązania w zakresie finansowania publicznego transportu zbiorowego, zmienia się rozkład ryzyka po stronie organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego i zmienia się również wielkość środków dedykowanych na przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

W odniesieniu do planowanej sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej możliwe jest wskazanie szacunkowej kwoty uruchomienia pary kursów na pojedynczych liniach.

W związku z powyższym w poniższej tabeli zasymulowano poglądowo szacowany koszt uruchomienia pojedynczej par kursów na wskazanych liniach komunikacyjnych w rozbiciu na poszczególne okresy świadczenia usług. Do wyliczeń przyjęto następujące założenia:

- liczba dni roboczych w roku (bez okresu wakacyjnego) – 209
- liczba dni roboczych (okres wakacyjny) - 42
- liczba sobót oraz dni wolnych od pracy – 114
- koszt wozokilometra¹ – 3,50zł netto

¹ Kwota przybliżona netto. Bez informacji o faktycznym koszcie wozokilometra na danej linii oraz bez przygotowania pełnego rozkładu jazdy nie jest możliwe wyliczenie faktycznych kosztów

Tabela 17. Szacunkowy koszt netto uruchomienia pary kursów na sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Dł. kursu (km)	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (bez okresu wakacyjnego)	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (okres wakacyjny)	Roczny koszt uruchomienia linii w pozostałe dni (soboty i dni wolne)
1	Zbójna	Dębники, Morgowniki, Nowogród, Mątwa, Nowe Kupiski, Stare Kupiski	Łomża	22,5	32 917,50 zł	6 615,00 zł	17 955,00 zł
2	Miastkowo	Korytki Leśne, Chmielewo, Dzierż, Nowogród, Mątwa, Nowe Kupiski, Stare Kupiski	Łomża	24	35 112,00 zł	7 056,00 zł	19 152,00 zł
3	Miastkowo	Sulki, Chojny Młode, Szczepankowo, Osobne, Wierzbowo, Chomentowo, Śniadowo, Ratowo-Piotrowo, Konopki Młode, Konarzyce	Łomża	37,5	54 862,50 zł	11 025,00 zł	29 925,00 zł
4	Przytuły	Stryjaki, Jedwabne, Janczewo, Kownaty, Jezioro, Piątnica	Łomża	30,5	44 621,50 zł	8 967,00 zł	24 339,00 zł
5	Jedwabne	Rostki, Kotowo, Boguszki, Męczki, Witkowo, Wizna, Stare Bożejewo, Elżbiecin, Piątnica	Łomża	36	52 668,00 zł	10 584,00 zł	28 728,00 zł
6	Łomża	Bacze Suche - Wygoda- Modzele Wypychy- Modzele Skudosze - Wygoda- Podgórze	Łomża	35	51 205,00 zł	10 290,00 zł	27 930,00 zł
7	Łomża	Siemień Rowy, Nowe Wyrzyki, Puchały, Milewo, Gać, Lutostań, Koty	Łomża	44	64 372,00 zł	12 936,00 zł	35 112,00 zł
8	Łomża	Stare Chojny - Młode Chojny - Grzymały Wieś - Stare Sierpudy, Sierpudy Młode - Janowo - Jarnuty - Mikołajki	Łomża	38	55 594,00 zł	11 172,00 zł	30 324,00 zł
9	Łomża	Konarzyce, Boguszyce, Czaplice, Andrzejki, Kisiołki	Łomża	22	32 186,00 zł	6 468,00 zł	17 556,00 zł
10	Łomża	Stara Łomża - Zosin -Siemień- Rybno	Pniewo	15	21 945,00 zł	4 410,00 zł	11 970,00 zł
11	Łomża	Stare Kupiski	Jednaczewo	9	13 167,00 zł	2 646,00 zł	7 182,00 zł
12	Łomża	Zawady	Giełczyn	5,5	8 046,50 zł	1 617,00 zł	4 389,00 zł

13	Nowogród	Dębniaki, Zbójna, Laski, Gawrychy, Popiółki	Kuzie	24	35 112,00 zł	7 056,00 zł	19 152,00 zł
14	Nowogród	Dębniaki, Dobrylas, Piasutno Żelazne, Porędy	Siwiki	18,5	27 065,50 zł	5 439,00 zł	14 763,00 zł
15	Miastkowo		Czartoria	5,5	8 046,50 zł	1 617,00 zł	4 389,00 zł
16	Miastkowo	Chmielewo	Nowogród	9,5	13 898,50 zł	2 793,00 zł	7 581,00 zł
17	Miastkowo	Tarnowo	Podosie	9,5	13 898,50 zł	2 793,00 zł	7 581,00 zł
18	Miastkowo	Zaruzie, Kuleszka, Rydzewo,	Nowosiedli ny	12	17 556,00 zł	3 528,00 zł	9 576,00 zł
19	Łomża	Bożejewo, Wizna, Bronowo, Drozdowo	Łomża	51	74 613,00 zł	14 994,00 zł	40 698,00 zł
20	Wizna	Sambory, Siebruczyn, Rutkowskie	Wizna	17	24 871,00 zł	4 998,00 zł	13 566,00 zł
21	Wizna	Srebrowo, Nieławice, Rutki	Wizna	15,5	22 676,50 zł	4 557,00 zł	12 369,00 zł
22	Zbójna	Bandziulka, Laski	Gąski	8,5	12 435,50 zł	2 499,00 zł	6 783,00 zł
23	Osowiec	Ruda Osowiecka	Stanisławo wo	15,5	22 676,50 zł	4 557,00 zł	12 369,00 zł
24	Zbójna	kol. Parzychy, Pianki, Tabory Rzym	Ruda Osowiecka	4,5	6 583,50 zł	1 323,00 zł	3 591,00 zł
25	Wyk		Kuzie	35	51 205,00 zł	10 290,00 zł	27 930,00 zł
26	Łomża	Koziki, Kołaczki, Sierzputy, Zagajne, Sierzputy Marki, Jemielite Wypychy, Stare Jemielite, Śniadowo, Ratowo Piotrowo, Konopki Młode, Zagroby	Łomża	40	58 520,00 zł	11 760,00 zł	31 920,00 zł
27	Łomża	Chojny Młode, Szczepankowo, Osobne, Wierzbowo, Chomentowo, Śniadowo, Chomentowo, Wierzbowo, Osobne, Szczepankowo, Chojne Młode	Łomża	25	36 575,00 zł	7 350,00 zł	19 950,00 zł
28	Łomża	Jarnuty, Mikołajki, Szczepankowo, Czaplice, Boguszyce	Łomża	50	73 150,00 zł	14 700,00 zł	39 900,00 zł
29	Łomża	Zagroby, Konopki Młode, Ratowo Piotrowo, Śniadowo, Truszki, Jakać Borki, Stare Szabły, Szabły Młode, Stara Jakać, Jakać Dworna, Jakać Młoda, Śniadowo, Ratowo Piotrowo, Konopki Młode, Zagroby	Łomża	32,5	47 547,50 zł	9 555,00 zł	25 935,00 zł

30	Łomża	Śniadowo, Brulin, Stara Jastrzębka, Strzeszewo, Kaczynek, Głęboż Wielki, Szumowo, Głęboż Wielki, Kaczynek, Strzeszewo, Stara Jastrzębka, Brulin, Stare Duchny, Olszewo, Mężenin, Stare Ratowo, Śniadowo	Łomża	42,5	62 177,50 zł	12 495,00 zł	33 915,00 zł
31	Piątnica Poduchowna	Marianowo, Budy Czarnockie, Rządkowo, Stary Cydzyn, Kisielnica, Murawy, Kobylin, Górki Sypniewo, Górki Szewkowo, Budy Mikołajka, Dobrzyjałowo	Pieńki Borowe	32,5	47 547,50 zł	9 555,00 zł	25 935,00 zł
32	Piątnica Poduchowna	Kalinowo, Drozdowo, Niewodowo, Rakowo-Czachy, Rakowo-Boginie, Krzewo, Nowe Krzewo	Kosaki	17	24 871,00 zł	4 998,00 zł	13 566,00 zł
33	Piątnica Poduchowna	Elżbiecin, Jeziorko, Nowy Cydzyn, Rządkowo, Motyka, Poniąt, Kałęczyn	Kownaty	24,5	35 843,50 zł	7 203,00 zł	19 551,00 zł
34	Piątnica Poduchowna	Zabawka, Wyrzyki, Wiktorzyn, Żelechy, Truszki, Kolonia-Olszyny, Olszyny, Wyłudzin, Guty	Taraskowo	27	39 501,00 zł	7 938,00 zł	21 546,00 zł
35	Piątnica Poduchowna	Czarnocin, Pęza, Stary Drożęcín, Nagórki	Drożęcín-Lubiejewo	9,5	13 898,50 zł	2 793,00 zł	7 581,00 zł
36	Morgowniki	Ptaki, Baliki, Serwatki	Kolno Stawiski	6	8 778,00 zł	1 764,00 zł	4 788,00 zł
37	Olsztyn	Morgowniki, Nowogród	Mątwica	9	13 167,00 zł	2 646,00 zł	7 182,00 zł
38	Nowogród	Sławiec	granica powiatu	7	10 241,00 zł	2 058,00 zł	5 586,00 zł
39	Mątwica	Grzymały, Sławiec, Grądy, Chmielewo, Sulimy, Jankowo Skarbowo, Jankowo Młodziany	Nowogród	37,5	54 862,50 zł	11 025,00 zł	29 925,00 zł
40	Łomża	Bacze Suche, Wygoda, Modzele Wypychy, Modzele Skudosze, Wygoda, Podgórze	Łomża	20,5	29 991,50 zł	6 027,00 zł	16 359,00 zł
41	Stare Chojny	Młode Chojny, Grzymały Wieś, Stare Sierzputy, Sierzputy Młode, Janowo Wieś, Jarnuty	Mikołajki	10	14 630,00 zł	2 940,00 zł	7 980,00 zł
42	Kisiołki	Andrzejki, Czaplice, Boguszyce	Konarzyce	9	13 167,00 zł	2 646,00 zł	7 182,00 zł

43	Łomża	Stare Kupiski	Jednaczewo	8,5	12 435,50 zł	2 499,00 zł	6 783,00 zł
44	Jedwabne	Przestrzele, Kucze Wielkie, Kucze Małe, Siestrzanki, Nadbory, Biodry, Brzostowo, Mocarze, Szostaki	Burzyn	18	26 334,00 zł	5 292,00 zł	14 364,00 zł
45	Jedwabne	Kubrzany, Stryjaki, Karwowo, Pawełki, Olszewo Góra, Orlikowo, Kosaki Turki	Jedwabne	15	21 945,00 zł	4 410,00 zł	11 970,00 zł
46	Kotowo Stare	Kotówek, Kotowo Plac, Rostki	Jedwabne	6	8 778,00 zł	1 764,00 zł	4 788,00 zł
47	Jedwabne	Kaimy, Janczewo, Janczewko, Bronaki-Pietrasze	Jedwabne	9,5	13 898,50 zł	2 793,00 zł	7 581,00 zł
48	Jedwabne	Grądy Małe, Grądy Wielkie, Kamianki, Makowskie, Bartki, Koniecki, Burzyn, Szostaki, Mocarze, Brzostowo, Nadbory, Biodry	Jedwabne	32,5	47 547,50 zł	9 555,00 zł	25 935,00 zł
49	Jedwabne	Konopki Tłuste, Witynie, Borawskie, Konopki Chude	Jedwabne	12,5	18 287,50 zł	3 675,00 zł	9 975,00 zł
					1 531 030 zł	307 671 zł	835 107 zł
					2 673 807,50 zł		

11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA

11.1. INFORMACJA PASAŻERSKA W WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH, NA DWORCACH I PRZYSTANKACH

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego
4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz organizatora transportu. Proponuje się umieszczenie informacji powyższych w punktach przesiadkowych we wszystkich miejscowościach siedzibie gmin. W tych miejscach należy umieścić informacje statyczne.

Dodatkowo proponuje się umieszczenie na elektronicznych ekranach informacji dynamicznych, dotyczących obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy opóźnienia itp.).

W przypadku powiatu łomżyńskiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat na wszystkich przystankach i węzłach komunikacyjnych. W pierwszej kolejności powinien on być zlokalizowany przy węźle przesiadkowym w Łomży.

11.2. INFORMACJA PASAŻERSKA W POJAZDACH

W powiecie łomżyńskim w pierwszej kolejności należałoby wprowadzić dynamiczny system informacji pasażerskiej we wszystkich pojazdach komunikacji publicznej. Wyposażenie takie obejmuje przede wszystkim elementy jak: wewnętrzne, elektroniczne tablice informacji pasażerskiej oraz zewnętrzne, elektroniczne wyświetlacze kierunkowe, system monitoringu wewnętrznego, system kontroli parametrów jazdy, oraz urządzenia komunikujące się z osobami niepełnosprawnymi. Dopiero w dalszej perspektywie należałoby rozważyć możliwość wprowadzenia dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach, zwłaszcza w głównych punktach przesiadkowych. Pozwoli to na poprawę komfortu oczekiwania pasażerów.

11.3. INFORMACJA PASAŻERSKA NA MIEJSCACH NIEZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z TRANSPORTEM

Informacja o publicznym transporcie zbiorowym powinna także docierać do potencjalnego podróżnego. Bardzo dobrym kanałem docierania do potencjalnego podróżnego jest Internet. Dlatego też informację o ofercie transportu zbiorowego powinna być umieszczona w Internecie szczególnie poprzez wyszukanie potrzebnego nam połączenia komunikacyjnego, która pozwoli zaplanować podróż, uzyskać odpowiednią informację między innymi o czasie i cenie takiego połączenia. Warto, aby taka informacja była zamieszczona na stronie internetowej powiatu

łomżyńskiego. Na tej stronie powinny się także znaleźć linki do internetowych rozkładów jazdy poszczególnych przewoźników, których pojazdy świadczą usługi transportowe na terenie powiatu łomżyńskiego.

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

12.1. ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Starosta Łomżyński będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, będzie rozporządzał usługami transportu publicznego tak aby dostosowywać ofertę przewozową do potrzeb mieszkańców.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie łomżyńskim są:

1. prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu (macierz ruchu wewnętrznego i zewnętrznego),
2. uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru,
3. przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
4. założenia rozwoju systemu komunikacyjnego,
5. uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2026 roku należą:

1. Utrzymanie obecnej sieci połączeń autobusowych na terenie powiatu, a w dalszej kolejności jej rozbudowa,
2. Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu,
3. Dostosowanie komunikacji publicznej do potrzeb młodzieży i osób starszych, a także osób pracujących w celu pozyskania nowych pasażerów,
4. Integracja komunikacji indywidualnej i autobusowej, tak aby oferta przewozowa była zgodna z potrzebami mieszkańców powiatu,
5. Polepszenie standardu jakości usług transportu publicznego organizowanego przez Starostę Łomżyńskiego
 - o Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych.
 - o Poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Dzięki informacjom i wnioskom pochodzącym z przeprowadzanych badań ankietowych wśród mieszkańców powiatu łomżyńskiego, dotyczących oceny aktualnej oferty przewozowej i preferencji odnośnie jakości usług komunikacyjnych, Starosta Łomżyński jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do tego, aby oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców.

Planowanie rozwoju systemów transportowych jest integralną częścią planowania przestrzennego. Generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie łomżyńskim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.

Stąd też zasadnym wydaje się, aby komunikacja publiczna w powiecie łomżyńskim umożliwiała przede wszystkim dogodny dojazd uczniom do szkół a mieszkańcom do pracy i miejsc użyteczności publicznej.

ZWIĘKSZENIE ATRAKCYJNOŚCI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Bardzo ważnym elementem kierunków rozwoju transportu publicznego są podejmowanie przez jego organizatora wysiłki w celu zwiększanie atrakcyjności transportu publicznego, z jednoczesnym zmniejszaniem poziomu korzystania z komunikacji indywidualnej. Cel ten można uzyskać poprzez usprawnienie komunikacji zbiorowej pod względem dostępności, niezawodności, podniesienia poziomu bezpieczeństwa, komfortu i elastyczności. Optymalny dla powiatu łomżyńskiego stopień ich realizacji podaje poniższa tabela.

Tabela 44. Postulaty przewozowe

Lp.	Postulat	Opis
	Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział odjazdów opóźnionych do 5 min: mniejszy niż 5% • Udział kursów przyspieszonych powyżej 1 min: mniejszy niż 1%
	Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> • Wskaźnik przeciętnego wieku taboru do 10 lat powyżej 50% • Dodatkowe wyposażenie pojazdów, zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, np. klimatyzacja • Wyposażenie w niską podłogę, w co najmniej 30% powierzchni pojazdu
	Niezawodność	Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów: 98-100%
	Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: przynajmniej 40% • Gęstość przystanków/km²: 4-5
	Regularność	Utrzymanie zasady regularnej (rytmicznej) obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii, – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, dążenie do regularnych odjazdów także w ramach każdej z linii
	Częstotliwość	<p>Standardy częstotliwości obowiązujące na liniach</p> <ol style="list-style-type: none"> głównych (nawet, co 20-30 minut) pozostałych <ul style="list-style-type: none"> • w dni robocze – w godz. 6-18: 30/40 min, w pozost. porach: 30/60 min • w soboty – w godzinach 8-14: 30/40 min, w pozostałych porach 30/60 min • w niedziele: 60 min, zmniejszona liczba linii <p>Kursowanie linii pozostałych powinno odbywać się z zachowaniem stałych taktów odjazdów z dopuszczeniem uzasadnionych wyjątków</p>
	Prędkość	Dążenie do jak najwyższego poziomu prędkości komunikacyjnej
	Informacja	<ul style="list-style-type: none"> • Informacja dynamiczna w punktach przesiadkowych • Szeroka informacja statyczna na przystankach • Rozkład jazdy w internecie – wraz z wyszukiwarką połączeń zintegrowaną z rozkładem jazdy pociągów oraz przewoźników prywatnych

		<ul style="list-style-type: none"> Rozkłady jazdy dostępne w autobusach
	Koszt	<ul style="list-style-type: none"> Utrzymanie relacji ceny biletu miesięcznego do jednorazowego nie więcej niż 30:1 Analiza ekonomiczna wprowadzenia różnego rodzaju biletów Wprowadzenie biletów długookresowych o większej opłacalności dla pasażerów

Źródło: opracowanie własne

POPRAWA INFRASTRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania dotyczące infrastruktury komunikacyjnej jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanego komunikacją publiczną w powiecie,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Należy stworzyć sieć o jak największej gęstości, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. W praktyce powinno to oznaczać odległość między przystankami nieprzekraczającą 1000 m w rejonach wiejskich i ok. 200 m w rejonach o dużej gęstości zamieszkania lub o dużym natężeniu ruchu pieszego.

WYBÓR OPERATORA NA LINIACH UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ PO 01.01.2018 ROKU

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu Państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2018 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą, jako Operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg ustawowych, jednakże nie będą one refundowane z budżetu Państwa.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora powinna być koncesja. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób organizator będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom powiatu łomżyńskiego.

Zarządzanie rozwojem jest jednym z najważniejszych zadań należących do organizatora transportu. Wszystkie decyzje muszą uwzględniać główne determinanty zawarte w planie transportowym. Powinny również brać pod uwagę założenia strategii komunikacyjnej i polityki ekologicznej. Ważne jest też uwzględnienie potrzeb społecznych w szczególności w kwestii, jakości usług publicznego transportu zbiorowego.

12.2. DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

W przypadku sieci transportu publicznego w Polsce, większa uwaga skierowana na potrzeby osób niepełnosprawnych stała się dostrzegalna w pierwszej połowie lat 90-tych XX wieku. Wcześniej takie osoby napotykały ciągłe utrudnienia w korzystaniu z transportu publicznego, co najczęściej wymagało pomocy kogoś drugiego lub po prostu były zmuszane do korzystania z innych form transportu lub – jeśli nie miały innego wyjścia – rezygnowały z przemieszczania się, co obniżało ich mobilność.

Pierwszym powszechnie rozpoznawalnym symbolem pojawiania się polityki ukierunkowanej na potrzeby osób niepełnosprawnych stały się autobusy komunikacji miejskiej, mające przynajmniej częściowo obniżoną podłogę. Stanowiły one przełom technologiczny w transporcie miejskim, natychmiast zyskując aprobatę pasażerów. Nie tylko dały szansę na w miarę komfortowe podróżowanie osobom na wózkach inwalidzkich, ale również dla osób prowadzących wózki dziecięce. Przynajmniej w transporcie miejskim aglomeracyjnym mobilność tych grup zauważalnie się poprawiła, a zapoczątkowany w Polsce trend dwadzieścia lat temu, jako nowość na liniach komunikacyjnych, stopniowo stał się standardem, od którego praktycznie nie ma już powrotu. Nic, więc dziwnego, że w bardzo wielu miastach już 100% taboru autobusowego stanowią pojazdy niskopodłogowe, a inne dążą do uzyskania tego wyniku i osiągną go w najbliższych latach.

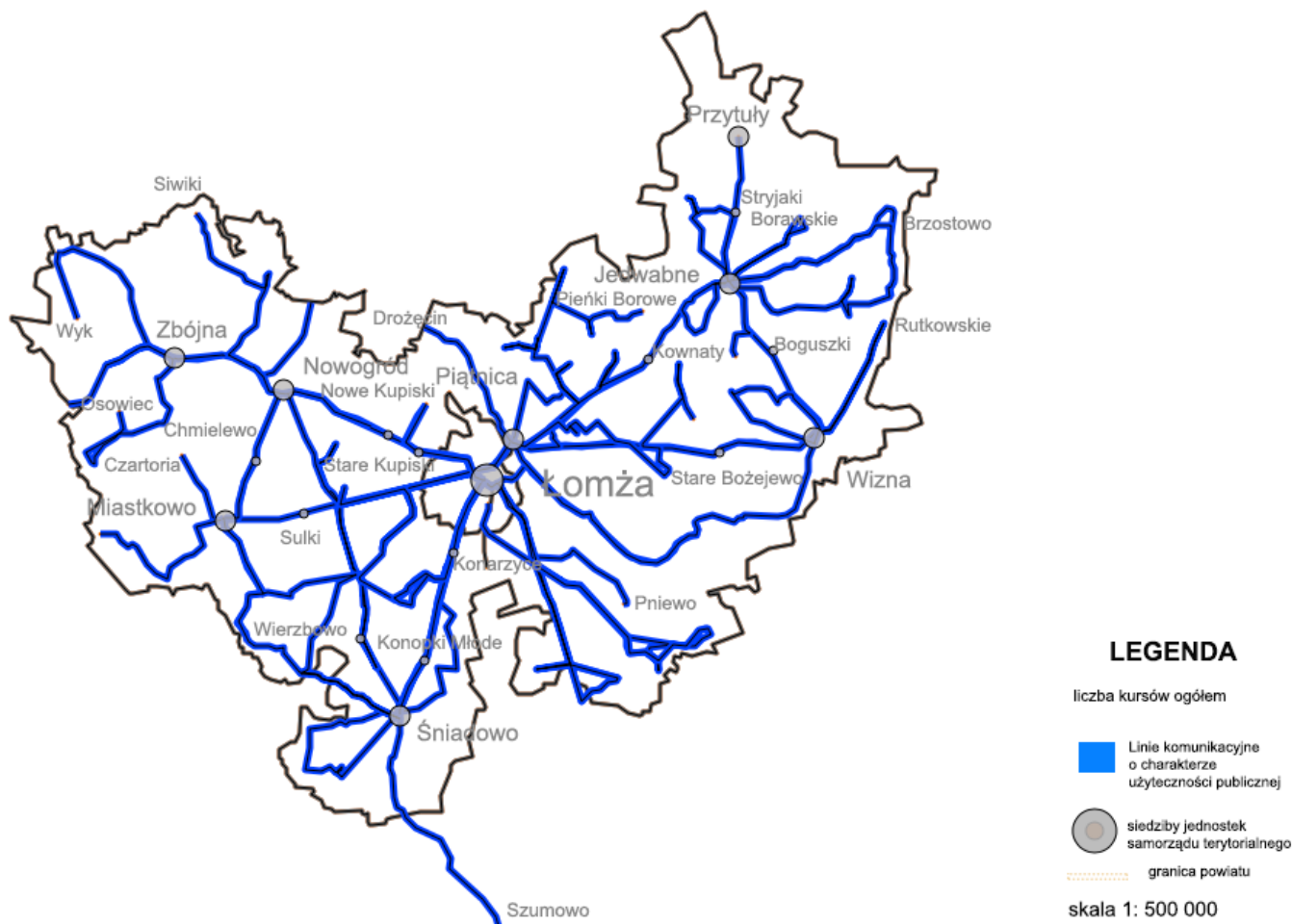
Oprócz samego taboru, również bardzo ważna jest kwestia infrastruktury transportowej, w tym szczególnie związanej z węzłami przesiadkowymi i wszystkimi rodzajami punktów wymiany pasażerów. W praktyce znanych i praktykowanych jest wiele rozwiązań, których zadaniem jest redukcja barier architektonicznych dla osób o obniżonej zdolności ruchowej, a do najbardziej popularnych, jak i rekomendowanych do stosowania należy zaliczyć:

- minimalizację różnic poziomów do pokonania w obrębie ciągów pieszych,
- eliminację lub stosowanie odpowiednich parametrów stopni, progów i uskoków na ciągach pieszych,
- stosowanie pochylni i ramp najazdowych,
- budowanie pochylni o dostatecznie dużej szerokości wraz z barierkami i poręczami,
- stosowanie w budynkach drzwi sterowanych automatycznie poprzez czujnik ruchu,
- dźwigi osobowe,
- chodniki ruchome,
- schody ruchome,
- dobrze oświetlone ciągi piesze,
- minimalizację odległości koniecznych do pokonania w obrębie węzła komunikacyjnego,
- minimalizację różnicy poziomów między platformą przystanku a podłogą w środku transportu publicznego,
- szerokie przejścia w budynkach, pozwalające na przejazd wózkami inwalidzkimi i dziecięcymi,
- wykorzystanie materiałów antypoślizgowych w budowie nawierzchni ciągów komunikacyjnych i podłóg w budynkach obsługi pasażerów,
- budowanie toalet dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- stosowanie przynajmniej w zakresie części informacji napisów w języku Braille’a,

- urządzenia zapowiedzi głosowej w budynkach dworcowych i na peronach zapewniające dostatecznie głośne i wyraźne brzmienie poszczególnych słów,
- w przypadku części informacji stosowanie preferowanych przez osoby niedowidzące napisów w formie negatywowej, tzn. z jasnymi znakami na ciemnym tle,
- stosowanie specjalnych wypukłości lub zmienionej faktury nawierzchni na ciągach pieszych i w rejonie krawędzi peronowych, np. wyznaczających strefy bezpieczeństwa,
- stosowanie w oznaczeniach, w tym również poziomych w przypadku peronów przystankowych, samoprzylepnych taśm lub farb fluorescencyjnych, zwracających uwagę na miejsca niebezpieczne,
- stosowanie wyraźnych piktogramów, informujących osoby o obniżonej zdolności ruchowej, któredy przebiegają ciągi komunikacyjne przystosowane do ich potrzeb,
- na przejściach dla pieszych w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych stosowanie dodatkowych elementów poprawiających bezpieczeństwo, jak np. punkty odbłaskowe zabudowane w jezdni, odpowiednio dobrane czasy międzyzielone w sterowaniu sygnalizacją świetlną, zapowiedzi akustyczne, informujące o kolorze wyświetlanego sygnału dla pieszych,
- wyznaczanie możliwie najbliżej peronów przystankowych miejsc postojowych dla samochodów osób niepełnosprawnych, odpowiednio i czytelnie oznaczonych oraz mających zwiększoną szerokość,
- okienka kas biletowych lub przyciski paneli stacjonarnych automatów biletowych umieszczone na wysokości pozwalającej bezproblemowo obsłużyć osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim,
- w różnego rodzaju wyświetlaczach, informujących np. o dacie i godzinie, elementach dynamicznej informacji pasażerskiej, czy też kontrolkach działania różnych systemów (przykładowo: zajętość kabiny WC na dworcu), stosowanie technologii jasnych i możliwie dużych punktów świetlnych LED, pobierających niewiele energii, a charakteryzujących się dobrą czytelnością i trwałością,
- dobry stan nawierzchni ciągów pieszych w obrębie i sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, pozbawiony ubytków i nierówności, mogących utrudnić lub uniemożliwić przejazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich,
- zapewnienie zimowego utrzymania właściwej przyczepności na ciągach pieszych.

13. ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO

Mapa 18. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej



SPIS TABEL

Tabela 1. Definicje i określenia.....	8
Tabela 2. Zmiany demograficzne w powiecie łomżyńskim.....	13
Tabela 3. Wskaźniki demograficzne powiatu łomżyńskiego na tle województwa podlaskiego	13
Tabela 4. Liczba ludności powiatu łomżyńskiego w podziale na grupy funkcjonalne	15
Tabela 5. Struktura zatrudnienia w powiecie łomżyńskim w 2015 roku	16
Tabela 6. Podmioty Gospodarki Narodowej w Rejestrze Regon w 2015 roku	18
Tabela 7. Edukacja w powiecie łomżyńskim w roku szkolnym 2015/2016	21
Tabela 8. Statystyczne informacje o gminach wchodzących w skład powiatu łomżyńskiego (dane z 2015 roku)	23
Tabela 9. Zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Podlaskiego.....	41
Tabela 10. Wykaz dróg powiatowych zamiejskich	59
Tabela 11. Wykaz dróg powiatowych miejskich.....	63
Tabela 12. Rezerваты przyrody powiatu łomżyńskiego	66
Tabela 13. Urzędy i instytucje publiczne	78
Tabela 14. postulaty przewozowe – preferencje pasażerów	116
Tabela 15. postulaty przewozowe – ocena jakości usług	118
Tabela 16. Luki jakościowe	120
Tabela 17. Szacunkowy koszt netto uruchomienia pary kursów na sieci komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej	126

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Liczba ludności w powiecie łomżyńskim.....	12
Wykres 2. Liczba samochodów osobowych w powiecie łomżyńskim	64
Wykres 3. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu	96
Wykres 4. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus).....	98
Wykres 5. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)	99
Wykres 6. Częstotliwość podróżowania	100
Wykres 7. postulaty przewozowe – poziom preferencji	117
Wykres 8. postulaty przewozowe – ocena jakości usług	119

SPIS MAP

Mapa 1. Powiat łomżyński na tle województwa podlaskiego	10
Mapa 2. Powiat łomżyński	23
Mapa 3. Gmina Jedwabne	25
Mapa 4. Gmina Nowogród	26
Mapa 5. Gmina Łomża	27
Mapa 6. Gmina Miastkowo	29
Mapa 7. Gmina Piątnica	32
Mapa 8. Gmina Przytuły	33
Mapa 9. Gmina Śniadowo	34
Mapa 10. Gmina Wizna	36
Mapa 11. Gmina Zbójna	38
Mapa 12. Sieć kolejowa województwa podlaskiego	48
Mapa 13. Linie o charakterze użyteczności publicznej wyznaczone w krajowym planie transportowym	51
Mapa 14. Planowana trasa S61	57
Mapa 15. Sieć drogowa powiatu łomżyńskiego	58
Mapa 16. Gęstość zaludnienia poszczególnych gmin powiatu łomżyńskiego	75
Mapa 17. Najważniejsze generatory ruchu w powiecie łomżyńskim	79
Mapa 18. Sieć linii o charakterze użyteczności publicznej	138