

**Uchwała Nr (projekt z dnia 22.11.2006r.)
Rady Miasta Ostrołęki
z dnia**

w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego dla miasta Ostrołęki na lata 2007 – 2013”.

Na podstawie art. 18 ust.2 , pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2001 r. Nr 142 , poz. 1591 z późn.zm.) uchwała się , co następuje :

§ 1.

Przyjmuje się „Strategię Rozwoju Transportu Zbiorowego dla miasta Ostrołęki na lata 2007 – 2013” w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie powierza się Prezydentowi Miasta Ostrołęki.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

U z a s a d n i e

do projektu uchwały Rady Miasta Ostrołęki w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego dla miasta Ostrołęki na lata 2007 – 2013”.

Opracowanie i przyjęcie „Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego dla miasta Ostrołęki na lata 2007 – 2013” ma bardzo istotne znaczenie z punktu widzenia możliwości wnioskowania o dofinansowanie ze środków unijnych, m.in. na zakup taboru dla Miejskiego Zakładu Komunikacji w Ostrołęce. W ramach projektu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2007 – 2013 Priorytet V. „Wzmocnienie roli miast w rozwoju regionu” zaplanowano przedsięwzięcia dotyczące poprawy systemu transportu publicznego w miastach, polegające na: rozbudowie i poprawie infrastruktury, zakupach taboru, tworzeniu zintegrowanych systemów miejskiego transportu publicznego oraz infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

W Budżecie Miasta Ostrołęki na 2006 rok zarezerwowano środki finansowe w wysokości 30.000 zł na opracowanie „Strategii Rozwoju Transportu dla Miasta Ostrołęki na lata 2007 – 2013” w Dziale 600 Rozdziale 600004 Par. 6050.

W związku z powyższym Zarządzeniem Prezydenta Miasta Ostrołęki z dnia 10 lipca 2006 r. Miejskiemu Zakładowi Komunikacji powierzono przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie „Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego dla miasta Ostrołęki na lata 2007 – 2013”. W wyniku przeprowadzonego postępowania o zamówienie publiczne w trybie zapytania o cenę wybrano i podpisano umowę z firmą „CASE – Doradcy” Sp. z o.o. z Warszawy. Koszt opracowania zamknął się w kwocie 18.056,00 zł. Strategię opracowywał zespół ekspertów w składzie:

Marek Chmurski

Wojciech Pander

Maciej Stawicki

Wojciech Zdanowski.

W trakcie opracowywania Strategii odbyły się 2 spotkania robocze – 29 września i 20 października br. - w celu przekazania ekspertom potrzebnych informacji i materiałów.

Przy tworzeniu Strategii uczestniczyli również przedstawiciele Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, Wydziału Inwestycji i Dróg, Wydziału Promocji i Rozwoju Miasta, Referatu Komunikacji oraz Dyrektor Miejskiego Zakładu Komunikacji.

Do przekazanej przez firmę CASE – Doradcy pocztą elektroniczną roboczej wersji Strategii dwukrotnie zgłaszane były uwagi i poprawki. Ostatnie spotkanie z przedstawicielem firmy CASE – Doradcy, w wyniku którego ustalono ostateczną wersję Strategii Rozwoju Transportu odbyło się dnia 20 listopada br.

Strategia zawiera uwarunkowania rozwoju transportu wynikające z dokumentów strategicznych i diagnozę stanu istniejącego oraz formułuje wizję i cele strategiczne rozwoju transportu, wyznacza kierunki i wskazuje na konkretne działania z określeniem możliwych źródeł finansowania tych działań. W końcowym rozdziale przedstawiono system wdrażania Strategii pokazujący narzędzia realizacji, metody monitorowania i ewaluacji (oceny).

Projekt „Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego dla miasta Ostrołęki na lata 2007-2013” zamieszczony został na stronie internetowej miasta w celu umożliwienia mieszkańcom Ostrołęki zapoznania się ze Strategią i zgłaszania swoich uwag i propozycji.

Firma „CASE – Doradcy” Sp. z o.o. zgodnie z zawartą umową zobowiązana jest do prezentacji opracowanej Strategii Rozwoju Transportu na Sesji Rady Miasta poświęconej przyjęciu do realizacji wymienionego dokumentu.

Osobą odpowiedzialną za przedstawienie w toku prac legislacyjnych i na Sesję Rady Miasta przedmiotowej uchwały jest Pani Marianna Zaborowska - Dyrektor Wydziału Promocji i Rozwoju Miasta.

MIASTO OSTROŁĘKA



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

Ostrołęka, październik 2006

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	4
1. UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH.....	6
1.1. NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI – (NARODOWE STRATEGICZNE RAMY ODNIESIENIA 2007 – 2013).....	6
1.2. STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU NA LATA 2007-2013	7
1.3. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO DO ROKU 2020	8
1.4. REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO 2007-2013	10
1.5. PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2007-2013 ...	14
1.6. PROGRAM OPERACYJNY INNOWACYJNA GOSPODARKA 2007-2013.....	15
1.7. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA OSTROŁĘKI 2000-2010	16
2. CHARAKTERYSTYKA I DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO	17
2.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA	17
2.2. DROGI I INFRASTRUKTURA DROGOWA	19
2.3. TRANSPORT PUBLICZNY – MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI W OSTROŁĘCE	28
2.4. GOSPODARKA.....	37
2.5. SFERA SPOŁECZNA.....	40
2.6. OCHRONA ŚRODOWISKA.....	43
3. ANALIZA SWOT.....	48
4. STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA OSTROŁĘKA NA LATA 2007-2013	51
4.1. WIZJA I CELE ROZWOJU TRANSPORTU	51
4.2. CHARAKTERYSTYKA CELÓW I KIERUNKÓW ROZWOJU TRANSPORTU.....	53
4.3. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU A ZAŁOŻENIA DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH.....	72
4.4. ZASIĘG TERYTORIALNY STRATEGII	75
4.5. SYSTEM WDRAŻANIA STRATEGII.....	75
5. LITERATURA	78
6. ANEKS - ZAŁĄCZNIKI.....	80

Wykaz użytych skrótów:

B+R	Badania i Rozwój
MZK	Miejski Zakład Komunikacji
NSRO	Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia
NSS	Narodowa Strategia Spójności
OMW	Obszar Metropolitalny Warszawy
PO	Program operacyjny
POIiS	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
POIG	Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka
PWW	Podstawy Wsparcia Wspólnoty
RPO	Regionalny Program Operacyjny
SRK	Strategia Rozwoju Kraju
SRT	Strategia Rozwoju Transportu
SSE	Specjalna Strefa Ekonomiczna
SWOT	Skrót SWOT pochodzi od pierwszych liter angielskich słów: strenghts (mocne strony), weaknesses (słabe strony), opportunities (szanse) i threats (zagrożenia).
SWW	Strategiczne Wytyczne Wspólnoty
UE	Unia Europejska
WIOŚ	Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska

WPROWADZENIE

Przedstawiamy Państwu Strategię Rozwoju Transportu Zbiorowego dla m. Ostrołęka na lata 2007-2013. Zawiera ona misję rozwoju transportu publicznego w mieście, kierunki rozwoju oraz definiuje zadania, których wykonanie będzie niezbędne by strategię zrealizować. Strategia Rozwoju Transportu Zbiorowego m. Ostrołęka na lata 2007-2013 jest opracowaniem spójnym z dokumentami strategicznymi wyznaczającymi kierunki rozwoju miasta, dokumentami wyznaczającymi kierunki rozwoju regionu i w końcu jest spójna z dokumentami strategicznymi wyznaczającymi kierunki rozwoju transportu w województwie mazowieckim i kraju. Strategia Rozwoju Transportu Zbiorowego jest więc dokumentem, który uszczegóławia zapisy Strategii Rozwoju Miasta w obszarze transportu publicznego.

Transport zbiorowy obejmuje zarówno inwestycję w infrastrukturę komunikacyjną miasta, jak i organizację przewozów publicznych na jego terenie, z uwzględnieniem działania różnych podsystemów komunikacyjnych. W celu zapewnienia sprawnego działania komunikacji na terenie miasta niezbędne jest racjonalne podejmowanie decyzji o kierunkach rozwoju, ze szczególnym uwzględnieniem polityki zrównoważonego rozwoju.

Nowa perspektywa finansowa (lata 2007-2013) daje możliwość pozyskania ogromnych środków na rozwój transportu. Będą to środki regionalne, których podstawę wydatkowania stanowi Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego, jak i środki, których wydatkowanie określa Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Niniejsza Strategia stanowi podstawę pozyskiwania i wydatkowania środków z funduszy strukturalnych nowej perspektywy finansowej.

Rozdział pierwszy prezentuje uwarunkowania rozwoju transportu wynikające z dokumentów strategicznych sformułowanych na poziomie kraju, regionu oraz miasta. Opis dokumentów skupia się na przedstawieniu kierunków rozwoju transportu w latach 2007-2013. Rozdział drugi Strategii Rozwoju Transportu prezentuje diagnozę sytuacji w obszarach mających wpływ na funkcjonowanie transportu w mieście. Diagnoza obejmuje kompleksową analizę danych i dokumentów dotyczących funkcjonowania komunikacji publicznej. Zawarta w tym rozdziale analiza wynika z uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego miasta, potrzeb gospodarczych i społecznych, wymagań w zakresie ochrony środowiska naturalnego oraz obecnego kształtu układu połączeń komunikacyjnych w mieście i regionie. Rozdział trzeci zawiera analizę SWOT. Ostatnia część opracowania formułuje strategię rozwoju

transportu zbiorowego na lata 2007-2013 wraz z analizą finansową i źródłami finansowania inwestycji, w tym ze źródeł zewnętrznych. Przedstawia wizję i cele rozwoju transportu publicznego na terenie miasta Ostrołęki, wynikające z uwarunkowań lokalnych oraz regionalnych. Zawarto tu również dokładną charakterystykę celów i kierunków rozwoju transportu oraz wskazano konkretne zadania do realizacji w latach 2007-13. W tej części dokonano również porównania celów Strategii z zapisami innych dokumentów strategicznych i wykazano ich spójność.

Strategię opracowano z zastosowaniem metody eksperckiej przy współdziałaniu przedstawicieli władz miasta, którzy uczestniczyli w dwóch spotkaniach roboczych. Strategię Rozwoju Transportu Zbiorowego opracował zespół CASE-Doradcy w składzie: Marek Chmurski, Wojciech Pander, Maciej Stawicki, Wojciech Zdanowski. W pracach nad przygotowaniem dokumentu uczestniczyli przedstawiciele Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, Wydziału Inwestycji i Dróg, Wydziału Promocji i Rozwoju Miasta, Referatu Komunikacji Urzędu Miasta Ostrołęki oraz Dyrektor Miejskiego Zakładu Komunikacji.

Życzymy Państwu miłej lektury!

1. UWARUNKOWANIA ROZWOJU TRANSPORTU WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

1.1. NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI – (NARODOWE STRATEGICZNE RAMY ODNIESIENIA 2007 – 2013)

Narodowa Strategia Spójności (NSS/NSRO) została przygotowana w celu określenia najważniejszych kierunków i celów rozwoju społeczno-gospodarczego kraju w kontekście pozyskiwania środków z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej w nadchodzącej perspektywie budżetowej. Zapisy w niej zawarte odnoszą się zatem do problematyki rozwoju transportu publicznego Ostrołęki w sposób pośredni, bądź to w postaci ustaleń dotyczących kwestii regionalnych, bądź związanych tematycznie z transportem. Narodowa Strategia Spójności jest narzędziem realizacji Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015, uwzględnia ustalenia Strategicznych Wytycznych Wspólnoty 2007-2013, Zintegrowanego Pakietu Wytycznych w sprawie wzrostu gospodarczego i zatrudnienia na lata 2005-2008 oraz Strategii Lizbońskiej.

W części diagnostycznej tego dokumentu zwraca się uwagę na zły stan infrastruktury technicznej, w tym także i transportowej, który spowalnia rozwój przemysłu, handlu i usług, utrudnia wymianę międzynarodową, a także powoduje spadek mobilności mieszkańców kraju.

W analizie SWOT odnośnie infrastruktury transportowej, zwraca się uwagę m. in. na następujące słabe strony:

- niewystarczająca dostępność i jakość usług transportowych,
- brak połączeń między obszarami metropolitalnymi a terenami je otaczającymi,
- brak zintegrowanych systemów transportu publicznego,
- niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jako potencjalne zagrożenie traktowane jest możliwe dalsze ograniczanie zakresu usług transportu publicznego poza obszarami metropolitalnymi. Jednakże z drugiej strony zauważa się szanse związane z modernizacją sieci dróg i linii kolejowych, która ma poprawić dostępność transportową obszarów uważanych za zmarginalizowane.

Osiągnięcie celu strategicznego NSS będzie możliwe m.in. przy pomocy jednego z celów horyzontalnych strategii: „Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów”. Wśród

wskazywanych do jego realizacji wytycznych, istotnych z punktu widzenia potrzeb Ostrołęki na pierwszy plan wysuwają się:

- Potrzeba zwiększania nośności dróg krajowych zgodnie z wymogami Traktatu Akcesyjnego oraz poprawy ich utrzymania;
- Rozwiązanie problemu wąskich gardeł występujących w drogowej infrastrukturze krajowej oraz poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego;
- Zwiększanie udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców, m. in. poprzez:
 - wprowadzanie zintegrowanych systemów sterowania ruchem;
 - tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych;
 - tworzenie zintegrowanych planów transportu publicznego;
 - wsparcie zbiorowego transportu szynowego.
- Podniesienie jakości usług kolejowych, poprzez podniesienie parametrów eksploatacyjnych oraz modernizację taboru, a także eliminację wąskich gardeł;
- Zwiększony udział transportu intermodalnego w przewozach towarów.

1.2. STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU NA LATA 2007-2013

Dokument zawiera bardzo ogólne zapisy odnoszące się do poszczególnych dziedzin transportu, operując przy tym perspektywą krajową. Trudno zatem ekstrapolować konkretne zapisy na przyszłą sytuację Ostrołęki. Projekt zawiera wstępnie określone cele rozwojowe dla transportu miejskiego. Brzmiały one następująco (wybór istotnych z punktu widzenia Ostrołęki):

- Tworzenie zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego,
- Tworzenie zintegrowanych węzłów komunikacyjnych,
- Promocja „czystego” transportu autobusowego,
- Zwiększanie atrakcyjności transportu miejskiego, w tym poprzez poprawę jego standardu i stanu bezpieczeństwa,
- Zwiększanie dostępności komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych,
- Wspieranie budowy dróg rowerowych,

W zakresie ustaleń dotyczących infrastruktury transportu drogowego, kolejowego oraz intermodalnego interesujące z punktu widzenia potrzeb Ostrołęki zapisy projektu SRT zasadniczo pokrywają się z zapisami Narodowej Strategii Spójności.

1.3. STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO DO ROKU 2020

Dokument nakreśla główne ramy i kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego Mazowsza w perspektywie dwóch okresów programowania budżetowego Unii Europejskiej. Wśród założeń w zakresie rozwoju transportu w odniesieniu do Ostrołęki najistotniejsze propozycje rozwiązań znajdują się w trzech z pięciu celów pośrednich:

Cel pośredni 1. Rozwój kapitału społecznego

W ramach kierunku działań 1.7. **Poprawa bezpieczeństwa publicznego** znajduje się zapis o polepszaniu stanu technicznego dróg, wprowadzenie nowoczesnych środków zarządzania ruchem drogowym i kolejowym (...).

Cel pośredni 3. Stymulowanie rozwoju funkcji metropolitalnych Warszawy

W obrębie kierunku 3.1. Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym jest mowa o następujących rozwiązaniach:

- poprawa powiązań drogowo-kolejowych z ośrodkami subregionalnymi (Radomiem, Siedlcami, Płockiem, Ostrołęką i Ciechanowem) oraz w obszarze metropolitalnym Warszawy, poprzez dostosowanie sieci drogowej i kolejowej do wymogów normatywnych (parametry, nośność, itp.);
- uzupełnienie pasm przyspieszonego rozwoju otaczających ciągi komunikacyjne o sieć powiązań z ośrodkami powiatowymi, opartą na regionalnych i lokalnych liniach kolejowych oraz drogach wojewódzkich i powiatowych, uzupełniających połączenia podstawowe;
- lokalizacja centrów logistycznych dla rozwoju intermodalnego transportu towarów poza granicami Warszawy w ścisłym powiązaniu z Wielką Obwodnicą Mazowsza i Dużą Obwodnicą Warszawy.

Cel pośredni 4. Aktywizacja i modernizacja obszarów pozametropolitalnych

W jego obrębie znajdują się następujące kierunki działań wraz z propozycją poszczególnych przedsięwzięć (wybór):

4.1.: Poprawa dostępności komunikacyjnej i transportu w regionie, w tym lotnictwa cywilnego

- podnoszenie standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie: tzw. „Wielka Obwodnica Mazowska” w paśmie ośrodków subregionalnych Płock, Ciechanów, **Ostrołęka**, Siedlce, Radom, tworzona przez drogi krajowe nr 60, nr 63, nr 12 oraz odcinki dróg wojewódzkich nr 627, nr 544, nr 617;
- przebudowa pozostałych dróg krajowych (w tym: nr 2, nr 9, **nr 61**, nr 62), która obejmować będzie m. in.:
 - wzmocnienia nawierzchni do nacisku 11,5 t/oś;
 - poszerzenia, dobudowę poboczy;
- usprawnienie powiązań ośrodków osadniczych w regionie: **z Ostrołęką (na kierunku Ostrołęka-Wyszków)** i na południu Mazowsza (poprzez odtworzenie tzw. „Traktu Królewskiego” od Grójca do Szydłowca) z wykorzystaniem dróg powiatowych wraz z ich przebudową;
- wspomaganie rozwoju regionalnego transportu kolejowego:
 - zwiększenie liczby i atrakcyjności połączeń, zintegrowanie linii magistralnych i lokalnych oraz poprawę jakości przewozów;
 - modernizacja na obszarze województwa linii kolejowych: E20 Kunowice-Warszawa-Terespol, E28 Warszawa-Lublin, E65 Warszawa-Gdańsk, E75 Warszawa/Zielonka-Kuźnica Białostocka oraz odcinków: Warszawa-Radom (budowa drugiego toru na odcinku Warka-Radom), Kutno-Płock, **Ostrołęka-Tłuszcz**, Dęblin-Radom, Radom-Tomaszów Mazowiecki.

4.2. Wzmocnienie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych i małych miast:

- poprawa poziomu usług publicznych i komunalnych, w tym wdrażanie efektywnych rozwiązań prawno-instytucjonalnych oraz rozbudowa lub modernizacja odpowiedniej infrastruktury usług publicznych, komunikacji (zwłaszcza komunikacji publicznej), gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami, energetyki i łączności;
- poprawa skomunikowania ośrodków z ich otoczeniem.

4.6. Wykorzystanie potencjału endogenicznego OMW do stymulowania rozwoju całego regionu:

- rozbudowa infrastruktury transportowej i poprawa jakości transportu publicznego, również na obszarach pozametropolitalnych.

1.4. REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO 2007-2013¹

Regionalny Program Operacyjny to kluczowy dokument w kontekście kreowania i finansowania rozwoju transportu publicznego w Ostrołęce przez kolejne 6 lat. Stanowi on operacjonalizację zapisów dokumentów strategicznych szczebla krajowego i europejskiego, jak również zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego. W odniesieniu do potrzeb inwestycyjnych oraz kierunków przemian w transporcie publicznym Ostrołęki, za najistotniejsze należy uznać wytyczne znajdujące się w **Priorytecie III. „Regionalny system transportowy”**, którego fragmenty znajdują się poniżej:

Cel główny:

Poprawa spójności komunikacyjnej i przestrzennej Mazowsza oraz wspomaganie dyfuzji procesów rozwojowych z głównego ośrodka regionu – Warszawy oraz z ośrodków subregionalnych na pozostałe obszary województwa.

Cele szczegółowe:

- Poprawa standardu i jakości regionalnej sieci drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego
- Poprawa dostępności i jakości usług w zakresie regionalnego transportu publicznego
- Rozwój regionalnego transportu lotniczego

Największym problemem województwa mazowieckiego w zakresie infrastruktury drogowej jest niska jakość i przepustowość sieci drogowej niedostosowana do istniejących potrzeb w tym zakresie (brak dróg szybkiego ruchu, niezadowalający stan dróg regionalnych i lokalnych). Brakuje też dobrych połączeń Warszawy z ośrodkami regionalnymi: Radomiem

¹ W chwili tworzenia SRTZ trwały konsultacje na temat ostatecznego kształtu dokumentu, stąd należy mieć na uwadze fakt, iż przytaczane poniżej zapisy mogą ulec zmianie

Siedlcami, Ostrołęką, Ciechanowem i Płockiem oraz tzw. dużej obwodnicy Mazowsza łączącej ze sobą ww. miasta a także brak dobrych połączeń ośrodków regionalnych z ich otoczeniem i strefą oddziaływania.

Niezadowolający stan infrastruktury drogowej województwa mazowieckiego oraz niewystarczająca przepustowość głównych osi transportowych stanowią barierę utrudniającą rozwój społeczny i gospodarczy województwa, ograniczając tym samym konkurencyjność regionu, zarówno na arenie krajowej jak i międzynarodowej. Obecny zły stan infrastruktury transportowej i komunikacyjnej podnosi koszty prowadzenia działalności gospodarczej, obniża efektywność i konkurencyjność firm zlokalizowanych w regionie, a tym samym zmniejsza atrakcyjność regionu dla inwestycji zagranicznych.

Słabość powiązań transportowych ogranicza możliwość dyfuzji procesów rozwojowych z aglomeracji będących ośrodkami wzrostu do ich regionalnego otoczenia, utrudniając możliwość aktywizacji obszarów zmarginalizowanych. Zły stan infrastruktury drogowej ma negatywny wpływ na jakość życia mieszkańców, zmniejsza ich mobilność oraz ogranicza szanse rozwoju. Gęsta sieć dobrej jakości dróg, wraz z nowoczesną infrastrukturą, umożliwi szybszy i bezpieczniejszy dojazd do najbliższych położonych ośrodków miejskich, a tym samym ułatwi dostęp do rynku pracy, edukacji, opieki zdrowotnej, kultury.

Obecny stan infrastruktury drogowej znacząco wpływa też na niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Główne zjawiska to: zły stan nawierzchni, niebezpieczne przejścia dróg przez miasta i miejscowości, źle zaprojektowane skrzyżowania i przejścia dla pieszych, brak segregacji ruchu pieszego i kołowego oraz niewłaściwe zagospodarowanie otoczenia dróg (np. brak parkingów dla samochodów przewożących substancje niebezpieczne). Eliminacja tych zagrożeń jest niezbędna dla poprawy bezpieczeństwa i niekorzystnych wskaźników w tym zakresie.

Głównym problemem publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego jest przede wszystkim niska jakość świadczonych usług w tym zakresie oraz niski poziom bezpieczeństwa pasażerów. Przyczyną jest brak sprawnych i nowoczesnych intermodalnych systemów transportowych, dostosowania rozkładów jazdy do potrzeb pasażerów oraz brak nowoczesnego taboru. Powoduje to rezygnację wielu osób z transportu publicznego i skutkuje likwidacją wielu połączeń, które stają się nieopłacalne.

Z wieloletnich prognoz dotyczących rozwoju regionalnego transportu lotniczego wynika, iż udział w sektorze transportowym i znaczenie regionalnych przewozów lotniczych będą wzrastać. Ogromnie ważne z punktu widzenia zwiększenia konkurencyjności regionu jest tworzenie warunków umożliwiających i przyspieszających aktywizację rozwoju regionalnych portów lotniczych. Na terenie Województwa Mazowieckiego znajduje się kilka lotnisk

regionalnych stanowiących potencjalną lokalizację regionalnego portu lotniczego, który przy ograniczonej przepustowości oraz dostępności komunikacyjnej istniejącego portu lotniczego Okęcie mogłyby obsługiwać tzw. „tanie linie lotnicze” oraz loty charterowe.

Przedsięwzięcia realizowane w ramach Priorytetu

Infrastruktura drogowa

Projekty realizowane w ramach priorytetu powinny stanowić uzupełnienie regionalnego układu komunikacyjnego z układem krajowym i międzynarodowym. W zakresie infrastruktury drogowej wspierane będą inwestycje polegające na budowie nowych połączeń drogowych oraz na przebudowie, rozbudowie i modernizacji istniejących dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Poza typową infrastrukturą drogową możliwa też będzie realizacja projektów w zakresie budowy, przebudowy, rozbudowy i modernizacji węzłów, skrzyżowań, obiektów mostowych, wiaduktów, estakad i tuneli w ciągach tych dróg.

W przypadku projektów realizowanych w ramach tego priorytetu w ich zakres wejdzie również budowa infrastruktury towarzyszącej m. in. w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska, turystyki lub przyczyniająca się do realizacji polityki horyzontalnej w zakresie infrastruktury społeczeństwa informacyjnego.

Projekty z zakresu infrastruktury drogowej należy podzielić na dwie grupy. Pierwsza dotyczy dróg o znaczeniu regionalnym tj. wojewódzkich oraz powiatowych stanowiących bezpośrednie połączenie z siecią dróg o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Drugą grupę stanowią projekty dotyczące dróg gminnych i powiatowych o charakterze lokalnym, przyczyniające się do poprawy spójności oraz atrakcyjności inwestycyjnej i/lub turystycznej województwa w ujęciu subregionalnym. Projekty te będą też miały wpływ na poprawę warunków życia społeczności lokalnych.

Poza projektami kluczowymi realizowanymi w trybie pozakonkursowym, projekty dotyczące infrastruktury drogowej będą wdrażane w ramach oddzielnych konkursów ogłaszanych dla poszczególnych kategorii dróg. Przewiduje się, że ok. 20% środków z alokacji na Priorytet III - Regionalny system transportowy, przeznaczonych zostanie na wsparcie infrastruktury drogowej o charakterze lokalnym.

Transport publiczny

Wsparcie transportu publicznego będzie realizowane poprzez niezbędne działania inwestycyjne w zakresie infrastruktury transportu publicznego o znaczeniu regionalnym. Będą to m. in. projekty polegające na zakupie nowego, używanego oraz modernizacji istniejącego taboru dla przewozów o charakterze regionalnym a także tworzenia zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego mającego na celu m.in. poprawę jakości obsługi podróżnych, monitoring bezpieczeństwa, koordynację i synchronizację rozkładów jazdy.

W ramach priorytetu możliwa też będzie realizacja projektów polegających na budowie parkingów "Parkuj i Jedź" w powiązaniu z tworzeniem węzłów komunikacyjnych integrujących różne rodzaje transportu, położone na obrzeżach miast lub przy dworcach kolejowych i autobusowych.

Lotniska regionalne

W ramach priorytetu wspierane będą działania zmierzające do utworzenia regionalnego portu lotniczego, który mógłby obsługiwać przede wszystkim tzw. „tanie linie lotnicze” oraz loty charterowe i cargo. Będą to projekty dotyczące infrastruktury lotniskowej, nawigacyjnej oraz bezpieczeństwa ruchu lotniczego przystosowujące istniejącą infrastrukturę do określonych wymogów i standardów. W ramach priorytetu możliwa będzie również budowa terminali pasażerskich i cargo, parkingów, dojazdów do lotnisk wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Drugim istotnym z punktu widzenia transportowych potrzeb Ostrołęki jest **Priorytet V. Wzrost roli miast w rozwoju regionu**, a w szczególności jeden z jego celów szczegółowych: **Poprawa stanu systemów komunikacji publicznej w miastach**.

Kluczowym problemem rozwoju Mazowsza jest dualizm w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego między metropolią warszawską a obszarami pozametropolitalnymi. Sposobem na niwelowanie różnic w poziomie rozwoju regionu jest wzmocnienie potencjału rozwojowego miast dla aktywizacji gospodarczej sąsiadujących z nimi terenów. Policentryczna sieć ośrodków miejskich stwarza szansę na tworzenie ośrodków równoważenia rozwoju, które pośredniczą pomiędzy centrum a środowiskiem lokalnym.

Przedsięwzięcia realizowane w ramach Priorytetu (wybór)

W ramach priorytetu zaplanowano przedsięwzięcia dotyczące poprawy systemu transportu publicznego w miastach, z wyłączeniem obszaru metropolitalnego Warszawy, polegające na: rozbudowie i poprawie infrastruktury, **zakupach taboru**, tworzeniu zintegrowanych systemów miejskiego transportu publicznego oraz tworzeniu infrastruktury towarzyszącej w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska. W celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników dróg możliwa jest budowa zintegrowanego systemu monitorowania i zarządzania ruchem oraz włączenie do tego systemu służb ratowniczych.

W kwestii spójności zadań przewidzianych do realizowania z zapisami dwóch powyższych priorytetów RPO, w przypadku Ostrołęki należałoby skupić się na następujących rodzajach przedsięwzięć:

- **Modernizacja istniejących i budowa nowych ulic oraz towarzyszące im działania służące poprawie bezpieczeństwa (skrzyżowania bezkolizyjne, przejścia dla pieszych);**
- **System kontroli ruchu pojazdów komunikacji, monitoring, koordynacja rozkładów jazdy, integracja międzygałęziowa transportu (służące poprawie jakości obsługi podróżnych);**
- **Zakup taboru komunikacyjnego (autobusów) oraz instalacji i urządzeń obsługi technicznej pojazdów, zmniejszających koszty eksploatacji pojazdów oraz ich uciążliwość ekologiczną.**
- **(ewentualnie) przywrócenie bezpośrednich połączeń kolejowych Ostrołęki z Warszawą**

1.5. PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2007-2013²

Niniejszy dokument jest jednym z podstawowych instrumentów operacjonalizujących zapisy Narodowej Strategii Spójności na lata 2007-2013 w kontekście pozyskiwania środków na inwestycje infrastrukturalne i proekologiczne z Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w nadchodzącej sześcioletniej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej. Działania podejmowane za jego pośrednictwem będą komplementarne wobec przedsięwzięć przewidzianych do realizacji w ramach Regionalnego Programu

² Projekt - w czasie tworzenia Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego ostateczny kształt dokumentu nie był jeszcze znany

Operacyjnego, których skala finansowa będzie relatywnie niższa. Z punktu widzenia potencjalnych możliwości zaspokojenia części potrzeb transportowych Ostrołęki najistotniejsze zapisy to:

Priorytet VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe:

Działanie 8.1.: Bezpieczeństwo ruchu drogowego

- przebudowa miejsc najbardziej niebezpiecznych na drogach krajowych, w tym uspokojenie ruchu na obszarach zurbanizowanych;

Działanie 8.2.: Drogi krajowe poza siecią TEN-T

- przebudowa i budowa ulic miejskich leżących w ciągach dróg krajowych, przebiegających przez miasta na prawach powiatu,

- budowa obwodnic miast w ciągach dróg krajowych;

Działanie 8.3.: Rozwój inteligentnych systemów transportowych

- m. in. zarządzanie ruchem, zarządzanie flotą pojazdów, obsługa podróżnych, informacja dla podróżnych, monitoring ruchu na kluczowych trasach.

Wartość progowa projektów oraz poziom dofinansowania dla działań w ramach poszczególnych priorytetów nie zostały jeszcze ostatecznie ustalone.

1.6. PROGRAM OPERACYJNY INNOWACYJNA GOSPODARKA 2007-2013³

Podobnie jak PO Infrastruktura i Środowisko, niniejszy dokument jest narzędziem realizacji Narodowej Strategii Spójności 2007-2013 – w tym przypadku dotyczy on przede wszystkim kwestii związanych z wprowadzaniem rozwiązań innowacyjnych pochodzących z badań naukowych do przedsiębiorstw w celu podniesienia efektywności ich funkcjonowania.

Cel główny programu: „Rozwój polskiej gospodarki w oparciu o innowacyjne przedsiębiorstwa” ma być spełniony poprzez osiągnięcie celów szczegółowych, z których pierwszy ma brzmienie: „Zwiększenie innowacyjności przedsiębiorstw”. Jego realizacja odbywać się będzie w ramach 7 priorytetów, z których najistotniejszy w kontekście zagadnień dotyczących usprawnień funkcjonowania transportu zbiorowego w Ostrołęce wydaje się być priorytet 4 „Inwestycje w innowacyjne przedsiębiorstwa”. W ramach tego priorytetu, poza inicjowaniem i wdrożeniem prac z zakresu B+R, „dofinansowanie będą mogły również uzyskać projekty przedsiębiorstw w zakresie nowych inwestycji wprowadzających innowacje usługowe oraz procesowe. Duży nacisk został położony na wsparcie powszechnego zastosowania rozwiązań teleinformatycznych, w tym technik

³ Projekt - w czasie tworzenia Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego ostateczny kształt dokumentu nie był jeszcze znany

elektronicznego biznesu w przedsiębiorstwach oraz rozwiązań mających na celu ograniczenie szkodliwego oddziaływania na środowisko”.

1.7. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA OSTROŁĘKI 2000-2010

Zagadnienia odnoszące się do problematyki transportu publicznego znajdują się zasadniczo w obrębie celu strategicznego: **Poprawa jakości życia w mieście**, którego realizacji ma służyć jeden z programów strategicznych: **Zwiększenie otwartości komunikacyjnej miasta**. W ramach tego programu przewiduje się przeprowadzenie następujących działań:

- Poprawa połączeń komunikacyjnych (kolejowych i kołowych) z Warszawą i najbliższym otoczeniem (m. in. „Szalony Kurp”),
- Poprawa zewnętrznego systemu komunikacyjnego (modernizacja drogi 61 i 53, połączenie drogowe przez Wyszaków, budowa lotniska sportowego),
- Przebudowa wewnętrznego systemu komunikacyjnego miasta (obwodnica, nowe drogi, progi zwalniające, ścieżki rowerowe, itp.),
- Koordynacja połączeń komunikacji kolejowo-autobusowej.

Ponadto, w programie strategicznym **Poprawa środowiska naturalnego** (w obrębie tego samego celu strategicznego) znajduje się zapis o potrzebie ograniczania emisji niskiej oraz hałasu komunikacyjnego.

U podstaw powyższych celów leży założenie, że dostępność komunikacyjna jest jednym z kluczowych determinantów rozwoju, elementem istotnym w ocenie atrakcyjności inwestycyjnej i jakości życia. Problemem dla miasta są: ruch tranzytowy odbywający się przez miasto, słaba dostępność komunikacyjna do/z Warszawy, zły stan nawierzchni znacznej części dróg oraz nieadekwatny do potrzeb lokalnych system komunikacji wewnętrznej.

Strategia rozwoju miasta wyznacza również przewidywane terminy realizacji poszczególnych inwestycji – w ten sposób jej zapisy stanowią podstawę konstrukcji Wieloletniego Planu Inwestycyjnego.

2. CHARAKTERYSTYKA I DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

2.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE MIASTA

Ostrołęka to miasto położone nad Narwią w północno-wschodniej części województwa mazowieckiego. Zajmuje powierzchnię 2817 ha i jest zamieszkane przez 53 818 osób (wg stanu na 31.12.2005). Większa część miasta jest położona na lewym brzegu rzeki, gdzie znajduje się przeważająca liczba osiedli mieszkaniowych oraz zakładów przemysłowych, najważniejsze instytucje oraz stacja kolejowa oddalona od centrum o około 4, 5 km.

Ostrołęka leży na skrzyżowaniu dwóch dróg krajowych nr 61 (Warszawa – Ostrołęka – Łomża - Augustów) oraz 53 Ostrołęka - Olsztyn, co jest przyczyną wzmożonego ruchu tranzytowego, zwłaszcza wzdłuż ciągu DK 61. Niegdyś istotny węzeł kolejowy (zawieszane połączenia pasażerskie do Olsztyna przez Szczytno i Białegostoku przez Łapy) stracił obecnie na znaczeniu.

Ostrołęka graniczy z trzema gminami wiejskimi. Dwie z nich, Rzekuń i Olszewo-Borki to miejscowości, których zabudowa jest powiązana przestrzennie z zabudową miasta i są one obsługiwane przez publiczny transport miejski. Trzecią gminą jest gmina Lelis, na terenie której znajduje się obsługiwana przez MZK Ostrołęka miejscowość Siemnocha.

Miasto Ostrołęka posiada czytelny układ przestrzenny z wyodrębnionymi strefami funkcjonalnymi. Obszar otoczony ulicami: Mostową, Bogusławskiego, Kopernika, Chopina, Pstrowskiego, Batorego stanowi objęte ochroną konserwatorską Stare Miasto o niskiej, zwartej zabudowie i wąskimi, w większości jednokierunkowymi, ciągami komunikacyjnymi. Jest to teren rozwoju handlu i usług przyciągający wielu mieszkańców – podstawowym problemem jest więc tu mała liczba miejsc parkingowych. Północno-wschodnia część miasta (część terenów wzdłuż Narwi oraz ulicy Bohaterów Westerplatte) to obszary głównie przemysłowe. Część centralna to obszary mieszkaniowo-usługowe o zwartej zabudowie wielorodzinnej - podstawowym problemem w transporcie publicznym tych części miasta jest z kolei niewystarczająca liczba zatok przystankowych, co powoduje konieczność rzadszej lokalizacji przystanków autobusów MZK, a co za tym idzie zmniejsza funkcjonalność komunikacji publicznej. Obszary położone na prawym brzegu Narwi oraz na południowych obrzeżach miasta to tereny o przewadze zabudowy jednorodzinnej. Niektóre obszary (np. Os. Pomian, Dzbenin, Grabowo) nie są obsługiwane przez komunikację publiczną ze

względu na brak odpowiedniej infrastruktury drogowej. Ostrołęka w około 50% pokryta jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, plany na dalsze 30% powierzchni miasta są w trakcie przygotowywania.

Generatory ruchu to miejsca lub obszary, które z racji pełnionych funkcji lub charakteru (np. duża gęstość zaludnienia, koncentracja usług) są miejscem początkowym lub docelowym podróży mieszkańców. **Obszary o największej gęstości zaludnienia stanowią mieszkaniowe generatory ruchu. Są to osiedla:**

- Os. Centrum,
- Stare Miasto,
- Śródmieście I,
- Śródmieście II,
- Os. Sienkiewicza,
- Os. Dzieci Polskich.

Przemysłowe generatory ruchu to:

- Wojciechowice (m.in. Zespół Elektrowni „Ostrołęka”, Stora-Enso Poland SA, Xella Polska),
- Strefa Rozwoju Gospodarczego zlokalizowana wzdłuż ulicy Bohaterów Westerplatte i Targowej (m.in. Spółdzielnia Mleczarska „Ostrołęka”),
- Strefa przemysłowa na terenie gminy Rzekuń przylegająca do granicy miasta (Zakłady Mięsne Pekpol Ostrołęka).

Najważniejsze obszary usługowe generujące ruch to:

- Dworce PKP i PKS,
- Placówki służby zdrowia: szpitale specjalistyczne: przy ul Sienkiewicza i nowy szpital w Alei Jana Pawła II,
- Szkoły (m.in. Os. Wojciechowice, ul. Szkolna i ul. Prądyńskiego),
- Uczelnie wyższe (m.in. ul. Kołobrzeska, ul. Gorbatowa),
- Centra handlowe (Billa, Biedronka (przy szpitalu), dwa targowiska miejskie),
- Urzędy administracji publicznej – głównie obszar Starego Miasta i Śródmieście,
- Inne obiekty, np. ogródki działkowe i cmentarz komunalny.

Planowane zmiany w rozmieszczeniu generatorów ruchu spowodują konieczność dostosowania komunikacji miejskiej do nowych potrzeb. Te zmiany to:

- Przeniesienie dworca PKS na ul. Witosa,

- Rozwój nowych centrów handlowych wzdłuż ciągu ul. Gen Gorbatowa,
- Wzrost znaczenia okolicy stacji PKP spowodowany rozwojem budownictwa mieszkaniowego,
- Rozwój szpitala specjalistycznego przy Alei Jana Pawła II,
- Rozwój osiedli mieszkaniowych wzdłuż Alei Jana Pawła II,
- Przeniesienie Wyższej Szkoły Administracji Publicznej do nowej siedziby w ul. Goworowskiej,
- Powstanie zakładu karnego w Przytułach.

W związku z powyższym należy zapewnić poprawę obsługi wyżej wymienionych miejsc przez komunikację miejską oraz dodatkowo zaspokoić potrzeby mieszkańców w zakresie obsługi komunikacyjnej takich obszarów jak: Podrężewo, Antonie, os. Leśne. Jednocześnie należy zauważyć, iż w wielu nowych osiedlach, ze względu na małą szerokość ulic, należy wprowadzić do obsługi autobusy o małej szerokości, by umożliwić im łatwy przejazd.

2.2. DROGI I INFRASTRUKTURA DROGOWA

POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE OSTROŁĘKI

Powiązania drogowe

Ostrołęka leży na skrzyżowaniu dwóch dróg krajowych o zasięgu powiązań międzyregionalnych:

- drogi krajowej nr 61 Warszawa – Augustów
- drogi krajowej nr 53 Ostrołęka – Olsztyn

Powiązania miasta w skali regionu zapewniają także:

- droga wojewódzka nr 627 Ostrołęka - Ostrów Mazowiecka
- droga wojewódzka nr 544 Ostrołęka - Przasnysz

Powiązaniom o zasięgu lokalnym służą w/w drogi oraz układ dróg powiatowych:

- Ostrołęka - Tobolice - Goworowo (nr 28 527)
- Ostrołęka - Dzbenin - Goworowo (nr 28 178)
- Ostrołęka - Białobiel - Lelis (nr 28 145)
- Ostrołęka - Łęg Przedmiejski - Siedliska - Stara Wieś (nr 28 146)
- Olszewo-Borki - Nakły - Żebry (- Zabiele)
- oraz droga Ostrołęka - Ławy - Janochy (- Troszyn).

Powiązania kolejowe

Ze stacji kolejowej Ostrołęka (położonej w odległości prawie 5 km od starego centrum miasta) wybiegają cztery linie kolejowe:

trzy linie w stronę zachodnią:

- w kierunku południowo - zachodnim linia Ostrołęka - Wyszków - Tłuszcz (- Warszawa)
- w kierunku południowym linia Ostrołęka - Ostrów Maz. - Małkinia (- Siedlce)
- w kierunku północno - zachodnim linia Ostrołęka - Szczytno - Olsztyn

jedna linia w stronę wschodnią - Ostrołęka - Łapy (- Białystok)

Linie te wykorzystywane są głównie w ruchu towarowym, planowy ruch pasażerski obecnie realizowany jest wyłącznie na linii Ostrołęka - Tłuszcz.

Inne trakcje

Do transportów niektórych towarów masowych w relacjach: północne Podlasie i wschodnie Mazury - rejon Warszawy może być również wykorzystywana droga wodna, jaką stanowi żeglowna rzeka Narew.

CHARAKTERYSTYKA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO OSTROŁĘKI

Podstawowa sieć ulic miejskich oparta jest o układ dróg krajowych i wojewódzkich, co powoduje w dużej mierze nakładanie się funkcji tranzytowych na funkcje wewnętrznej obsługi miasta. Dotyczy to zwłaszcza drogi wylotowej w kierunku Łomży i Augustowa (ciąg ulic Mostowa - Traugutta - I Armii WP - Łomżyńska), która równocześnie stanowi jedno z dwóch połączeń śródmieścia z dzielnicą przemysłową w Wojciechowicach.

Inny odcinek tej samej drogi krajowej (Warszawa - Augustów) na prawym brzegu Narwi - ul. Warszawska oraz odcinek drogi krajowej na Olsztyn na terenie miasta i wsi Zabrodzie (w gminie Olszewo - Borki) - ul. Stacha Konwy funkcjonują jako jedyne powiązania uliczne prawobrzeżnej części miasta ze śródmieściem i całą częścią lewobrzeżną. Dodatkowo ul. Warszawska stanowi jedyne połączenie z miastem dużego osiedla mieszkaniowego w Olszewie - Borkach, pełniące funkcje satelickie dla Ostrołęki.

Istotnym ciągiem o podwójnej funkcji jest także droga wojewódzka do Ostrowi Mazowieckiej (ciąg ulic 11 Listopada - Ostrowska - Słowackiego), którą wkrótce powinna odciążać w zakresie obsługi wewnątrzmięskiej realizowana aleja Jana Pawła II, stanowiąca nową główną oś komunikacyjną miasta.

Charakterystyczną cechą układu ulicznego Ostrołęki jest zdeterminowanie jego geometrii położeniem nad rzeką Narew. Rzeka przekraczana jest dwoma mostami - jednym w ciągu drogi nr 61, drugim w ciągu ulicy lokalnej (ul. Obozowa - Kilińskiego).

Ciągi uliczne tworzące podstawowy układ komunikacyjny miasta to:

- ulice: Warszawska - Mostowa - Traugutta - I Armii WP - Łomżyńska (w ciągu drogi krajowej nr 61)
- ulice: 11 Listopada - Ostrowska - Słowackiego (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627)
- ulice: Gorbatowa - Aleja Jana Pawła II
- ulica Goworowska
- ulice: Obozowa - most Madalińskiego - ul. Kilińskiego (w drugą stronę ul. Orzeszkowej - Berka Joselewicza - most Madalińskiego - Obozowa)
- ulica Stacha Konwy (w ciągu drogi krajowej nr 53)
- tzw „mała obwodnica” od ul. I Armii WP do ul. Goworowskiej w ciągu ulic: Ks. Antoniego Pęksy - Bohaterów Westerplatte - Al. Solidarności - Bohaterów Warszawy - Ks. J. Popiełuszki
- ul. Bogusławskiego - Kopernika - Sienkiewicza
- ul. Witosa - Steyera – Brata Zenona Żebrowskiego
- ul. Targowa – Graniczna
- ul. Brzozowa (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 544)

Mapa 1. Schemat układu komunikacyjnego Ostrołęki



Źródło: internetowa mapa Polski [w:] www.pf.pl

UKŁAD TRANSPORTOWY W PODZIALE NA KATEGORIE ADMINISTRACYJNE, FUNKCJONALNE I TECHNICZNE

Długość sieci drogowej na terenie miasta obejmuje łącznie 132,2 km dróg, ich zestawienie zawiera tabela nr 1.

Tabela 1. Kategorie dróg publicznych położonych w granicach administracyjnych Ostrołęki

Lp.	WYSZCZEGÓLNIENIE	LICZBA DRÓG	DŁUGOŚĆ W KM
1.	Krajowe	2	8,6
2.	Wojewódzkie	2	5,6
3.	Powiatowe	25	32
4.	Gminne	309	86
	Razem	338	132,2

W układzie komunikacyjnym miasta znajduje się 325 skrzyżowań, w tym:

- 11 jednopoziomowych, sterowanych sygnalizacją świetlną,
- 10 z okrężną organizacją ruchu.

Na drogach publicznych znajdujących się na terenie Ostrołęki ulokowanych jest kilkadziesiąt obiektów inżynierskich w tym:

- 4 mosty,
- 22 przepusty,
- 6 przejazdów kolejowych.

Dwa spośród pięciu obiektów mostowych zbudowane są nad rzeką Narew. Są to duże budowle inżynierskie o długości 234,6 metra (most żelbetowy w ciągu ulicy Mostowej) oraz 206 metrów (most stalowy w ciągu ulicy Obozowej).

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

W 2005 roku na terenie administracyjnym miasta Ostrołęka odnotowano 38 wypadków drogowych, w których zginęła jedna osoba, a 47 zostało rannych. Policja zarejestrowała 565 innych kolizji drogowych. Statystyka wypadków i kolizji drogowych w granicach administracyjnych miasta Ostrołęka wskazuje, że największa ilość incydentów ma miejsce na ulicach:

- 11 listopada,
- I Armii Wojska Polskiego,
- W. Witosa,
- J. Piłsudskiego,
- Gorbatowa,
- Traugutta.

INWESTYCJE KOMUNIKACYJNE

Stan nawierzchni większości dróg w mieście jest zły lub niezadowalający a niewystarczające środki budżetowe na remonty i inwestycje muszą być uzupełniane środkami z innych źródeł. Niezależnie od prowadzonych remontów istniejących ciągów komunikacyjnych, władze miejskie dysponują koncepcją rozbudowy podstawowego układu ulicznego. Została ona określona w obowiązującym studium zagospodarowania przestrzennego miasta Ostrołęki, uściślona zapisami ustaleń miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta obowiązującego do roku 2003 obejmującego w 100% obszar miasta oraz później w uchwalanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego opracowanych dla poszczególnych rejonów miasta obejmujących w latach 2004 i 2005 około 30% i w roku 2006 – 45% powierzchni miasta. Ustalenia wynikające z opracowań planistycznych są podstawą sporządzania opracowań koncepcyjnych i projektów technicznych poszczególnych ciągów komunikacyjnych. Znaczna część elementów układu ulicznego jest w trakcie realizacji.

Do ciągów w trakcie realizacji należą przede wszystkim:

- Aleja Jana Pawła II od ul. Kaczyńskiej do ul. Żeromskiego,
- ul. Dobrzańskiego od ul. 11 Listopada do ul. Goworowskiej,
- ul. Korczaka od ul. Goworowskiej do ul. Sienkiewicza,
- ul. Króla Jana Kazimierza;

a do ciągów przewidzianych do realizacji:

- ul. Żołnierzy Armii Krajowej od ul. Ostrowskiej do ul. Goworowskiej,

- ul. Berlinga od Alei Jana Pawła II do ul. Goworowskiej.

Schemat tras komunikacyjnych projektowanych w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta przedstawiono w załączniku nr 1. Zapisy Studium wskazują na konieczność wykonania następujących połączeń:

- „małą obwodnicę” rozpoczynającą się w części prawobrzeżnej miasta na przedłużeniu wlotu drogi wojewódzkiej z Przasnysza do ul. Warszawskiej i biegnącą po projektowanej trzeciej przeprawie mostowej przez Narew do części lewobrzeżnej, gdzie powinien stanowić zamknięcie zrealizowanego układu obwodowego w ciągu ulic Popiełuszki, Bohaterów Warszawy, Al. Solidarności i Boh. Westerplatte do ulicy Armii Wojska Polskiego w Wojciechowicach;
- „dużą obwodnicę”, której początek i zakończenie przewidziano na drodze krajowej nr 61 w gminie Rzekuń, o przebiegu w granicach miasta projektowaną ulicą Żołnierzy Armii Krajowej i Przemysłową (od ul. Ostrowskiej do Zakładów Mięsnych, a dalej połączenie z ul. Krańcową przy cmentarzu komunalnym). W ten sposób powstałby ciąg obwodnicowy alternatywny dla przechodzącego przez miasto odcinka drogi krajowej Warszawa – Augustów nr 61, którego zadaniem byłoby poważne odciążenie ruchem tranzytowym tej trasy.

Tabela 2. Drogi nowo wybudowane i przebudowane ze żwirowych na drogi utwardzone asfaltowe, kostki betonowej (polbruk) w ciągu ostatnich 15 lat

	Ulica	Długość
1.	Obwodnica– zawiera ulice: - Ks. J. Popiełuszki - Bohaterów Warszawy - Al. Solidarności - Bohaterów Westerplatte - Ks. Antoniego Pęksy	5057 m
2.	Aleja Jana Pawła II	2500 m
3.	Połączenie ulicy Targowej z ulicą Graniczną	600 m
4.	ul. Kaczyńska	450 m
5.	ul. Nasypowa	330 m
6.	ul. Narutowicza	384 m
7.	ul. Kwiatowa	793 m
8.	ul. Leśna	470 m
9.	ul. B. Prusa	800 m

10.	ul. Astrowa	207 m
11.	ul. Dobrzańskiego (odcinek)	190 m
12.	Korzeniowskiej	370 m
13.	Komisji Edukacji Narodowej (odcinek)	120 m
14.	Pędzicha	300 m
15.	ul. Polna	635 m
16.	ul. Magazynowa	260 m
17.	ul. Starowiejska	460 m
18.	ul. Krzywickiego	165 m
19.	ul. Ogródkowa	450 m
20.	Zyndrama z Miskowic	140 m
21.	Krótką	110 m
22.	Malwowa	205 m
23.	Skautów	135 m
24.	Makowa	88 m
25.	Złota Błękitna	137 m
26.	Bojowników	130 m
27.	Andersa	90 m
28.	Wincentego Pola	250 m
29.	Lawendowa	90 m
30.	Sadowa	130 m
31.	Lazurowa	95 m
32.	Tęczowa	140 m
33.	Wiązowa	230 m
34.	Kmicica	140 m
35.	Borzykowskiego	125 m

Ścieżki rowerowe

Długość ścieżek rowerowych na terenie miasta Ostrołęka wynosi 13 645 metrów. Są to ścieżki wydzielone o łącznej długości 6936 metrów, oraz nie wydzielone od ruchu pieszego o łącznej długości 6 710 metrów. W przypadku realizowania nowych inwestycji drogowych w mieście budowane będą ścieżki tylko z przeznaczeniem do ruchu rowerowego. Istniejące i proponowane ścieżki rowerowe prezentuje załącznik nr 2.

Tabela 3. Ścieżki rowerowe – wspólne wraz z ciągiem pieszym i wydzielony ruch rowerowy od ruchu pieszego

Ulica	Długość
11 Listopada	wydzielone – 150 m + 276 m
ul.Steyera	wspólne - 420 m, wydzielone 240 m
Al. Jana Pawła II	wspólny 2550 m
Romualda Traugutta	wydzielony 640 m, wspólny 600 m
I Armii Wojska Polskiego	wspólny 2200 m
Gorbatowa	wydzielony 370 m
Warszawska poza koroną drogi	wspólny 700 m
Kaczyńska	wydzielony 450 m
Obwodnica – ścieżki wydzielone	
Ks. J. Popiełuszki	820 m
Bohaterów Warszawy	1130 m
Al. Solidarności	639 m
Bohaterów Westerplatte	1046 m
Ks. Antoniego Pęksy	1414 m

ŚRODKI TRANSPORTU INDYWIDUALNEGO I POLITYKA PARKINGOWA MIASTA

Liczba samochodów zarejestrowanych na terenie miasta Ostrołęki wynosi 19342, co w przeliczeniu na liczbę mieszkańców miasta daje wskaźnik 278 pojazdów przypadających na 1000 mieszkańców. Ze względu na olbrzymią terenochłonność transportu samochodowego zapewnienie odpowiedniej do potrzeb ilości miejsc parkingowych stanowi w mieście duży problem, który w następnych latach będzie przybierał na sile. Obszarami miasta, dla których problem ten jest szczególnie newralgiczny są obszar śródmieścia oraz dużych osiedli mieszkaniowych. Wraz z rozwojem motoryzacji indywidualnej istnieje konieczność ograniczania liczby miejsc postojowych w obszarach zwartej zabudowy. Nieograniczona oferta bezpłatnych miejsc parkingowych generuje ruch samochodowy w centrum, co zwiększa natężenie ruchu, potęguje efekt kongestii, pogarsza warunki funkcjonowania transportu i ofertę komunikacji zbiorowej, odciągając od niej pasażerów. Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania może zmniejszyć popyt na podróże samochodowe, złagodzić

stany zatłoczenia motoryzacyjnego, i tym samym powstrzymać proces pogarszania się warunków ruchu przynosząc korzyści podróżującym samochodami i transportem publicznym.

2.3. TRANSPORT PUBLICZNY – MIEJSKI ZAKŁAD KOMUNIKACJI W OSTROŁĘCE

ORGANIZACJA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Miejski Zakład Komunikacji w Ostrołęce jest zakładem budżetowym Miasta Ostrołęki powołanym do świadczenia usług przewozowych w transporcie publicznym na terenie miasta Ostrołęka oraz gmin sąsiednich. Zajezdnia zakładu znajduje się przy ulicy Kołobrzeskiej 1 w Wojciechowicach. Obecnie Zakład zatrudnia 95 osób, w tym 55 kierowców. MZK obsługuje 15 linii komunikacyjnych o łącznej długości 174 km, obsługujących obszar całego miasta. Połączenia obsługiwane przez MZK Ostrołęka realizowane są na obszarze 4 gmin: gminy miejskiej Ostrołęka (miasto na prawach powiatu), gminy Lelis, Rzekuń i Olszewo – Borki.

Tabela 4. Układ komunikacyjny obsługiwany przez MZK Ostrołęka

Układ połączeń	2004	2005
Liczba obsługiwanych gmin	4	4
Liczba linii dziennych	14	14
Liczba linii nocnych	1	1
Długość tras	74,2	73
Długość linii	174	174

Obsługiwana sieć połączeń zapewnia dostępność komunikacyjną obszaru całego miasta. Częstotliwość obsługi poszczególnych linii jest zróżnicowana w zależności od potrzeb obsługi poszczególnych relacji i wielkości potoków pasażerskich.

Tabela 5. Wykaz linii obsługiwanych przez MZK Ostrołęka

Numer linii	Relacja
1	Szpital – Prywatne Gospodarstwo Ogrodnicze
2	Szpital – Wojciechowice
3	Olszewo Borki – Wojciechowice
4	Szpital – Elektrownia
5	Laskowiec – Rzekuń
6	Dworzec PKS – B. Prusa szkoła
7	B. Prusa – Wojciechowice
8	B. Prusa – Prywatne Gospodarstwo Ogrodnicze
9	Szpital – Prywatne Gospodarstwo Ogrodnicze
12	B. Prusa – Szpital
12 A	B. Prusa – Szpital
13	Wojciechowice – Siemnocha
15	Wojciechowice – Przychodnia specjalistyczna
16	Dworzec PKS – Dworzec PKS
17	Wojciechowice – Przychodnia specjalistyczna
N	Wojciechowice – Dworzec PKP

Schemat linii autobusowych MZK Ostrołęka pokazano w załączniku nr 3.

TABOR

W przewozach na terenie miasta Ostrołęki największe znaczenie mają usługi wykonywane przez Miejski Zakład Komunikacji. MZK świadczy usługi przewozowe na terenie 4 gmin, w tym na obszarze miasta Ostrołęki. Na podstawie podpisanych Porozumień międzygminnych MZK świadczy usługi dla 3 ościennych gmin na zasadach opłacalności ekonomicznej. Żadna z gmin nie partycypuje w kosztach utrzymania połączeń komunikacyjnych.

MZK dysponuje obecnie (2006 rok) 29 pojazdami, z czego średnio do potrzeb realizacji przewozów wykorzystuje 22 pojazdy (średnia z największego szczytu). W większości są to pojazdy o długości 9 i 12 metrów.

Tabela 6. Wykorzystanie taboru MZK Ostrołęka

Wykorzystanie taboru	2004	2005
Liczba wozokilometrów	1 633 tys.	1571 tys.
Liczba autobusów na inwentarzu [szt.]	29	29
Liczba autobusów w ruchu [szt.]	27	22

Obecnie połowa pojazdów znajdujących się na stanie MZK Ostrołęka kwalifikuje się do wymiany. Są to przestarzałe pojazdy typu Jelcz M11 i PR 120. Silniki tych pojazdów nie spełniają obecnych standardów w zakresie ochrony środowiska. Ze względu na zmniejszanie się popytu na usługi przewozowe, na terenie Ostrołęki najefektywniej sprawdzają się pojazdy o długości 7 i 9 metrów. Miejski Zakład Komunikacji nie eksploatuje pojazdów przegubowych.

Tabela 7. Liczba autobusów według poszczególnych rodzajów

W podziale długości	
Długość pojazdów	Liczba autobusów [szt.]
Do 9 metrów włącznie	14
Pow 9 m do 13 m	15
W podziale wysokości podłogi	
Średnio i wysokopodłogowe	17
Niskopodłogowe	12
W podziale na marki	
Autosan	4
Jelcz	14
Solaris	10
Iveco	1
W podziale na posiadany rodzaj silnika	
Bez EURO	15
EURO 2	10
EURO 3	4

Tabor używany przez MZK Ostrołęka jest w dużym stopniu wyeksploatowany, średni wiek autobusów wynosi 10,6 lat. Skutkuje to zwiększonymi kosztami eksploatacji, koniecznością utrzymania większego zaplecza warsztatowego, negatywnym wpływem na stan środowiska naturalnego oraz niższą jakością świadczonych usług. Problemy taborowe dotyczą głównie autobusów starszych typów: Jelcz M 11 oraz PR 120. W ostatnich latach zakupiono 10 nowoczesnych pojazdów typu Solaris Urbino 9, Autosan H7-20 (1 szt.), Jelcz M 081 MB (2 szt.). Jak pokazują doświadczenia eksploatacyjne spełniają one oczekiwania przewoźnika.

Tabela 8. Wiek autobusów eksploatowanych przez MZK Ostrołęka (2005)

Wiek	Liczba [szt.]
Od 0 do 3 lat	4
Od 4 do 5 lat	0
Od 6 do 10 lat	13
Powyżej 10 lat	12
Średni wiek autobusów	10,6 lat

Blisko połowę eksploatowanego taboru stanowią autobusy typu Jelcz M 11, charakteryzujące się przestarzałą konstrukcją, wysokimi kosztami eksploatacji, brakiem spełniania europejskich norm emisji spalin. Ponadto wiek tego taboru wynosi od 18 do 12 lat. Tabor ten w pierwszej kolejności kwalifikuje się do wymiany.

Tabela 9. Zakupy taboru MZK Ostrołęka

Rok zakupu	Typ	Liczba [szt.]
2006	Jelcz M081 MB	1
2005	Jelcz M081 MB	1
2004	Autosan H7/20	1
2004	IVECO C 50	1
2000	Solaris Urbino	10
1998	Autosan A1010 M	2
1996	Autosan A 1010 M	1
1994	Jelcz PR 120	2
1993	Jelcz M 11	7
1992	Jelcz M 11	1
1990	Jelcz M 11	1
1988	Jelcz M 11	2

Zmiany wielkości przewozów zmuszają przewoźnika do elastycznego dopasowania oferty przewozowej do zmiennych potrzeb i wielkości potoków pasażerskich. Ponadto znaczny stopień zużycia eksploatowanego taboru determinuje konieczność zakupu w najbliższych latach autobusów, które zastąpią obecnie eksploatowane Jelcze M 11 i PR 120. Zakup taboru w liczbie 15 sztuk umożliwi utrzymanie oferty przewozowej na obecnym poziomie przy znacznej poprawie jakości świadczonych usług i zmniejszeniu presji na stan środowiska naturalnego. Utrzymanie parku taborowego w dobrym stanie wymaga zakupu co najmniej 2 nowych autobusów rocznie. Realizacja powyższego planu modernizacji taboru zapewni możliwość odmłodzenia całego taboru MZK do roku 2013.

PRZEWOZY

W ostatnich latach dynamika przewozów wykonywanych przez MZK Ostrołęka wykazywała różne tendencje. W roku 2004 przewozy wrosły w stosunku do roku 2003 o 15%. W 2006 w porównaniu do roku 2004 nastąpił spadek ilości przewozów o 7% - z usług MZK skorzystało 3 760 369 osób. Zmiany te nie odbiegają od obserwowanych tendencji ogólnopolskich (zmniejsza się liczba osób przewożonych komunikacją miejską).

Tabela 10. Przewozy pasażerów autobusami MZK Ostrołęka⁴

Rodzaj biletu	Liczba biletów w 2004 r [szt.]	Liczba biletów w 2005 r [szt.]
Normalny Jednoprzejazdowy	456 612	420 408
Normalny wieloprzejazdowy	237 007	226 529
Normalny miesięczny	498 520	485 320
suma	1 192 139	1 132 257
Ulgowy Jednoprzejazdowy	830 652	658 908
Ulgowy wieloprzejazdowy	690 215	649 884
Ulgowy miesięczny	1 307 790	1 321 320
suma	2 820 657	2 628 112
Razem szt.	4 020 796	3 760 369

Jak wspomniano wcześniej, w ostatnim roku nastąpiło duże ograniczenia popytu na usługi przewozowe MZK Ostrołęka. Średnio z usług przewozowych MZK Ostrołęka korzysta ponad 10 000 osób na dobę.

EKONOMIKA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Całkowite przychody MZK Ostrołęka w 2005 roku wyniosły 6 563 700 zł (netto). W ostatnich kilku latach udział dotacji w przychodach przewoźnika wzrasta. W roku 2006 udział dotacji w przychodach MZK w Ostrołęce zbliży się do 50%.

Wśród kosztów przedsiębiorstwa największe znaczenie mają koszty personalne stanowiące ok. 60% ponoszonych wydatków oraz koszty zakupu paliwa i olejów stanowiące ok. 25% wydatków MZK.

⁴ Przejazdy na podstawie sprzedaży biletów. Nie uwzględniono przejazdów bezbiletowych, stanowiących ok. 10 % wszystkich przejazdów

Tabela 11. Podstawowe dane ekonomiczne MZK Ostrołęka

Kategoria	2004	2005
Przychody (netto) [tys. PLN]	5 058,0	5 248,9
Wpływy ze sprzedaży biletów (netto) [tys. PLN]	2 536,0	2 521,0
Dotacja budżetowa (netto) [tys. PLN]	2 400,0	2 635,1
Koszty działalności przewozowej (netto) [tys. PLN]	5 286,1	5 059,9
Koszt jednego wozokilometra (netto) [PLN]	3,39	3,90

Taryfa przewozowa MZK Ostrołęka została ustalona uchwałą nr 308/XXIX/2004 Rady Miejskiej w Ostrołęce z dnia 10 grudnia 2004. Od tego czasu nie wprowadzono zmian w kształcie taryfy przewozowej.

Tabela 12. Taryfa przewozowa MZK Ostrołęka

Rodzaj biletu	Cena biletu normalnego [PLN]	Cena biletu ulgowego [PLN]
Cena biletu jednorazowego w granicach miasta	1,80	0,90
Cena biletu jednorazowego na liniach podmiejskich	2,40	1,20
Cena biletu 6 przejazdowego	9,00	4,50
Imienne bilety miesięczne na 1 linię	54,00	27,00
na 2 linie	66,00	33,00
Imienny bilet miesięczny na linie podmiejskie na 1 linię	60,00	30,00
na 2 linie	72,00	36,00
Bilet miesięczny na okaziciela miejski	72,00	36,00
Bilet miesięczny na okaziciela miasto + strefa podmiejska	80,00	40,00

System taryfowy oferuje możliwość korzystania z różnego rodzaju biletów, zależnie od indywidualnych potrzeb pasażera. Pod względem wielkości oferty taryfowej stanowi klasyczne rozwiązanie stosowane w obsłudze komunikacyjnej miast podobnej wielkości. Obecnie trwają prace nad uatrakcyjnieniem oferty poprzez wprowadzenie karnetów wieloprzejazdowych na liniach podmiejskich. Do tej pory nie podejmowano prac nad wprowadzeniem elektronicznych systemów biletowych.

REGIONALNY TRANSPORT AUTOBUSOWY PKS

Ostrołęka posiada rozbudowaną sieć połączeń autobusowych z innymi ośrodkami regionalnymi. Dworzec PKS, w przeciwieństwie do dworca kolejowego, znajduje się w centrum miasta, co ułatwia korzystanie z regionalnego transportu autobusowego.

W ciągu doby z dworca PKS uruchamianych jest kilkaset połączeń autobusowych. Najwięcej połączeń o znaczeniu regionalnym uruchamianych jest na kierunkach do: Warszawy, Olsztyna i Białegostoku. Transport autobusowy obsługuje ponadto ruch o charakterze

lokalnym, zapewniając dowozy do i z Ostrołęki mieszkańcom miejscowości położonych w odległości do 40 km od Ostrołęki.

Transport autobusowy PKS pełni także w ograniczonym stopniu funkcję w przewozach na terenie miasta. W Ostrołęce oprócz dworca autobusowego znajduje się kilka przystanków autobusowych, co zwiększa dostępność przestrzenną komunikacji autobusowej PKS.

Przedsiębiorstwo PKS Ostrołęka dysponuje obecnie 154 pojazdami. Tabor ten wykorzystywany jest do realizacji przewozów o charakterze lokalnym, regionalnym, ponadregionalnym i turystycznym. Oprócz przedsiębiorstwa PKS Ostrołęka połączenia komunikacji regionalnej obsługiwane są przez kilka innych przedsiębiorstw PKS oraz przewoźników prywatnych.

KOMUNIKACJA KOLEJOWA – KOLEJE MAZOWIECKIE

Komunikacja kolejowa pełni obecnie drugorzędną rolę w systemie komunikacji regionalnej dla mieszkańców miasta Ostrołęki. Jednym z powodów jest lokalizacja stacji kolejowej na obrzeżach miasta, w odległości ok. 5 km od centrum Ostrołęki. Zmusza to mieszkańców korzystających z tego środka transportu do dodatkowego angażowania czasu i środków finansowych w celu dotarcia do dworca kolejowego, a to z kolei wzmacnia atrakcyjność transportu drogowego PKS i przewoźników prywatnych względem kolei. Drugim czynnikiem ograniczającym znaczenie transportu kolejowego jest likwidacja w latach 2000 – 2003 ruchu pasażerskiego na trzech spośród czterech linii kolejowych obsługujących Ostrołękę. Obecnie w ruchu pasażerskim wykorzystywana jest wyłącznie linia Ostrołęka - Tłuszcz. W ciągu doby w tej relacji uruchamianych jest siedem par połączeń regionalnych, obsługiwanych przez wagony motorowe VT 627 i VT 628. Zastąpiły one w tym roku droższe w eksploatacji Elektryczne Zespoły Trakcyjne typu EN 57. Dużym mankamentem oferty przewoźnika kolejowego jest brak bezpośrednich połączeń kolejowych z Warszawą.

Szansy na zmianę tych niekorzystnych tendencji można upatrywać w działaniu nowego przewoźnika – Kolei Mazowieckich, spółki funkcjonującej od stycznia 2005 roku. W ostatnim roku środki przeznaczone na dofinansowanie regionalnych przewozów kolejowych na Mazowszu wzrosły trzykrotnie i wynoszą obecnie ponad 120 mln zł.

INTEGRACJA SYSTEMÓW TRANSPORTU

Funkcjonujące na obszarze miasta Ostrołęki systemy transportu publicznego: miejska komunikacja autobusowa (MZK), regionalna komunikacja autobusowa (PKS) oraz regionalna

komunikacja kolejowa (Koleje Mazowieckie) wymagają spójnego zintegrowania oferty w taki sposób, aby oferta komunikacji publicznej stała się jak najbardziej atrakcyjna dla pasażera i konkurencyjna wobec motoryzacji indywidualnej. Największym problemem dotyczącym tej kwestii na terenie Ostrołęki jest: oddalenie dworca kolejowego od centrum miasta oraz oddzielna lokalizacja dworca autobusowego i kolejowego. Powyższe problemy istotnie osłabiają atrakcyjność transportu publicznego w układzie regionalnym.

Podjęte przez MZK działania w tej kwestii pozwoliły dostosować rozkład jazdy autobusów miejskich obsługujących dworzec kolejowy do rozkładu jazdy pociągów. Umożliwia to sprawne przesiadanie się pasażerów z autobusów miejskich do pociągów i na odwrót. Jest to przykład prostego działania organizacyjnego znacznie skracającego czas podróży bez ponoszenia olbrzymich wydatków na budowę i modernizację infrastruktury. Pożądanym działaniem w tej kwestii jest również uruchomienie linii autobusowej zintegrowanej z rozkładem jazdy pociągów, łączącej bezpośrednio dworzec kolejowy z dworcem autobusowym i centrum miasta.

2.4. GOSPODARKA

Północno-wschodnia część województwa mazowieckiego (podregion ostrołęcko-siedlecki) jest najsłabiej rozwiniętym gospodarczo podregionem Mazowsza i jednym z najsłabszych w kraju. PKB na 1 mieszkańca wynosi tu 16 930 zł (według danych GUS za rok 2004) i jest o ponad 50% niższy niż średni dla województwa.

Dynamiczny rozwój gospodarczy miał miejsce w Ostrołęce w latach 50. i 70., powstały wtedy wszystkie najważniejsze zakłady przemysłowe w mieście: elektrownia, Zakłady Celulozowe, Zakłady Mięsne, zakład betonów komórkowych, itd. W okresie transformacji ustrojowej nie zmieniła się zasadniczo struktura gospodarki, jednak nastąpiła duża redukcja zatrudnienia w największych zakładach przemysłowych na terenie miasta. Dodatkowo zlikwidowanych zostało kilka dużych przedsiębiorstw, jak np. ZWAR czy lokomotywnia. Istotne zmiany na rynku pracy zaszły również po wprowadzeniu reformy administracyjnej kraju w 1999 roku, kiedy to zlikwidowano Urząd Wojewódzki oraz wojewódzkie oddziały ZUS oraz Izbę Skarbową.

Stopa bezrobocia w Ostrołęce wynosi obecnie 20,5%, w powiecie ostrołęckim 22%, dla porównania średnio dla Mazowsza wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 12,5% a dla podregionu ostrołęcko-siedleckiego wynosi 18,3% (dane na koniec sierpnia 2006). Ponad

70% osób bezrobotnych stanowią osoby długotrwale bezrobotne, około 25% osób bezrobotnych w Ostrołęce to osoby w wieku do 25 roku życia, zaś 12% osób ma prawo do zasiłku.

Według danych GUS, w 2005 roku w Ostrołęce zarejestrowanych było 6045 podmiotów gospodarczych, w tym 142 w sektorze publicznym i 5903 w sektorze prywatnym. Wśród zarejestrowanych podmiotów prywatnych 81% stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Tabela 13. Jednostki zarejestrowane wg sekcji PKD

Sekcje PKD	2000		2005		zmiana w latach 2000-2005 [%]
	Liczba firm [szt]	Udział [%]	Liczba firm [szt]	Udział [%]	
Ogółem	5342	100,0	6045	100,0	13,2
Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	19	0,4	50	0,8	163,2
Rybacktwo	0	0,0	1	0,0	0,0
Górnictwo	2	0,0	4	0,1	100,0
Przetwórstwo przemysłowe	344	6,4	395	6,5	14,8
Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę	3	0,1	4	0,1	33,3
Budownictwo	618	11,6	591	9,8	-4,4
Handel hurtowy i detaliczny; naprawy	1923	36,0	2096	34,7	9,0
Hotele i restauracje	131	2,5	199	3,3	51,9
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	569	10,7	615	10,2	8,1
Pośrednictwo finansowe	205	3,8	295	4,9	43,9
Obsługa nieruchomości i firm	735	13,8	825	13,6	12,2
Administracja publiczna; obrona narodowa; ubezpieczenia społeczne i zdrowotne	28	0,5	25	0,4	-10,7
Edukacja	96	1,8	167	2,8	74,0
Ochrona zdrowia i pomoc społeczna	322	6,0	368	6,1	14,3
Działalność usługowa komunalna, społeczna i indywidualna, pozostała	344	6,4	410	6,8	19,2

Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS [w:] www.stat.gov.pl

Na podstawie liczby przedsiębiorstw zarejestrowanych w rejestrze REGON można stwierdzić, że w latach 2000 - 2005 zwiększyła się liczba przedsiębiorstw, przy czym największy wzrost liczby firm dotyczył sektorów: rolniczego, edukacyjnego i gastronomii. Branże, w których zanotowano spadek liczby zarejestrowanych jednostek to administracja publiczna oraz budownictwo. Analizy rejestru ewidencji działalności gospodarczej wykonane na potrzeby Programu Rozwoju Przedsiębiorczości dla m. Ostrołęki dowodzą, iż w okresie ostatnich czterech lat najbardziej stabilną branżą jest produkcja przemysłowa i gastronomia. Największe przeobrażenia i wahania występują w sferze handlu.

Największe przedsiębiorstwa w Ostrołęce to: Stora Enso Poland, Zespół Elektrowni Ostrołęka S.A., Spółdzielnia Mleczarska „Ostrołęka”, Zakłady Mięsne „PEKPOL” Ostrołęka S.A., Xella Polska, Starglass, Lacroix-Opakowania Sp. z o.o. Wiele firm ulokowało swą działalność w mieście w latach 90. Istniejąca strefa przemysłowa zapewnia jednak rezerwę miejsca pod nowe inwestycje. Istnieje również możliwość utworzenia na granicy Ostrołęki i gminy Rzekuń podstrefy warmińsko-mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSE), co zwiększyłoby atrakcyjność Ostrołęki dla inwestorów i przyciągnęło nowe inwestycje.

Należy również pamiętać, iż w gospodarce opartej na wiedzy, a o takiej gospodarce należy myśleć w kontekście jej konkurencyjności, wartość dodaną tworzy się w mniejszym stopniu w oparciu o zasoby, a w większym stopniu o wiedzę i innowacje (w tym w oparciu o infrastrukturę społeczeństwa informacyjnego). Podstawą nowoczesnej gospodarki przestaje być produkcja przemysłowa, a stają się nią usługi, w szczególności usługi określane mianem usług wyższego rzędu (np. szkolnictwo, usługi kulturalno-rozrywkowe, nauka). Sytuacja Ostrołęki w tym zakresie poprawia się, bowiem sektor usług rynkowych notuje tendencję wzrostową. Znaczenia nabiera również wiedza i edukacja – w Ostrołęce ma siedzibę 5 wyższych uczelni (łącznie z filiami i oddziałami zamiejscowymi), planowane jest utworzenie Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej. Taki rozwój usług rynkowych i edukacji niesie za sobą określone konsekwencje dla funkcjonowania systemu transportowego miasta.

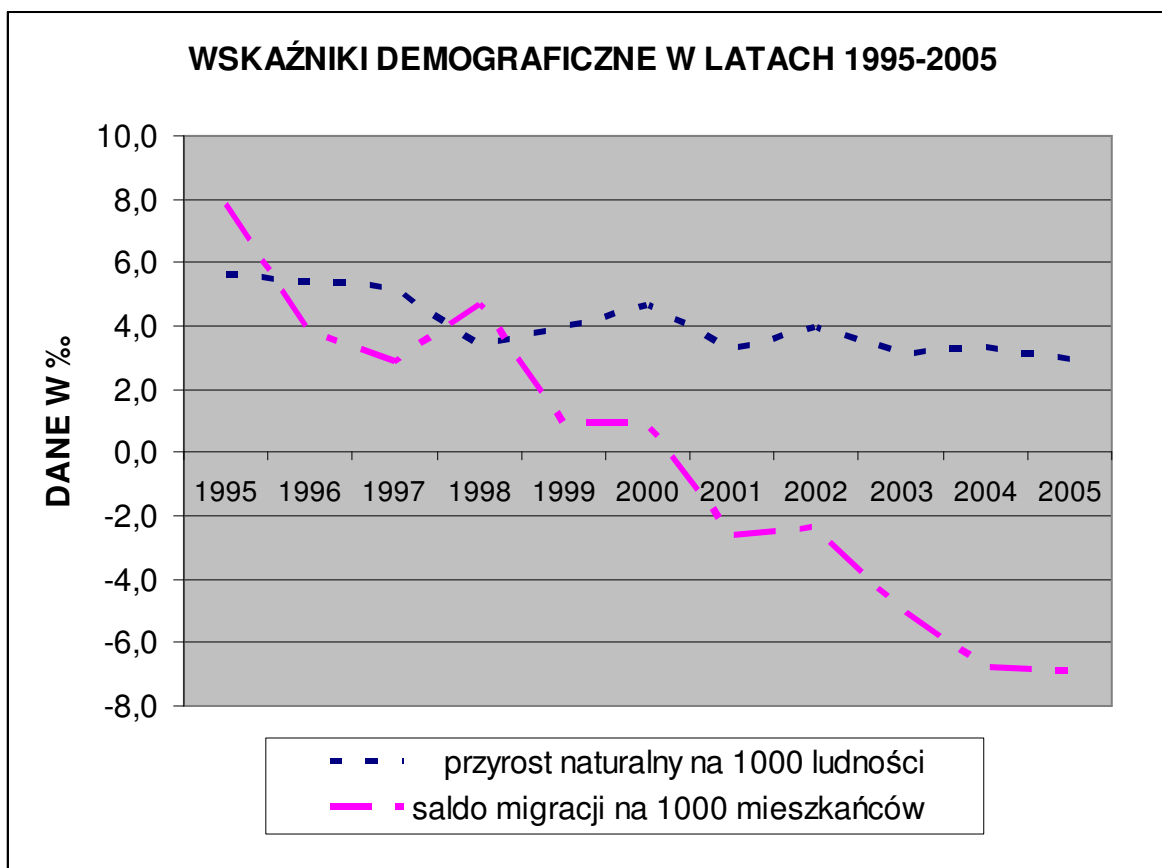
Restrukturyzacja gospodarki miasta pociągnęła za sobą redukcję zatrudnienia w zakładach przemysłowych, następuje rozwój sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Powstawanie nowych firm usługowych skutkować będzie zwiększonym natężeniem ruchu w obrębie centrum, konieczne jest więc lepsze dopasowanie oferty przewozowej do zmieniających się potrzeb. W związku ze zmniejszonym zatrudnieniem w przemyśle nie występują już duże potoki podróżnych o jednej godzinie – należy obecnie dążyć do zaspokojenia potrzeb mieszkańców, którzy są bardziej mobilni – istnieje potrzeba zapewnienia częstszych kursów

przy użyciu mniejszego taboru. W związku z lokalizacją nowych przedsiębiorstw przemysłowych (strefa przemysłowa, w przyszłości SSE), należy rozwijać połączenia komunikacyjne w tym obszarze miasta. Wymywanie zasobów siły roboczej do metropolii warszawskiej i dojazdy do pracy do stolicy sprawiają, iż potrzebne jest wzmocnienie powiązań Ostrołki z Warszawą, usprawnienie ruchu i powiązanie go z ruchem lokalnym - należy dążyć do lepszego skomunikowania miasta ze stolicą województwa.

2.5. SFERA SPOŁECZNA

Według danych na koniec roku 2005 Ostrołkę zamieszkuje 53 818 osób.

Wykres 1. Wskaźniki demograficzne w Ostrołęce

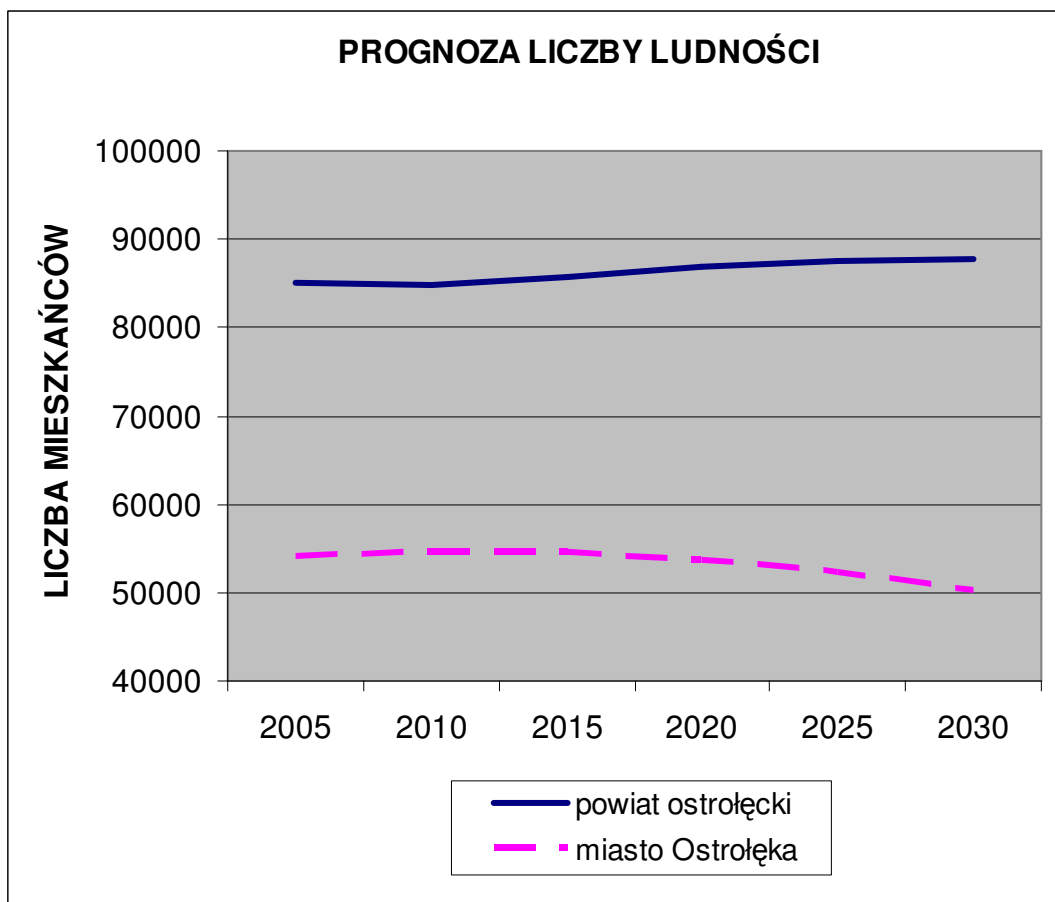


Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS [w:] www.stat.gov.pl

Przyrost naturalny w Ostrołęce systematycznie spada w ostatnich latach, jednak mimo ogólnopolskiej tendencji, utrzymuje stałe wysokości dodatnie i waha się w granicach 3-4 ‰. Przyrost rzeczywisty jest jednak ujemny, a dzieje się tak za sprawą ujemnego salda migracji

– od 2001 roku więcej ludzi emigruje z miasta niż się do niego sprowadza. Prognozę liczby ludności miasta prezentuje wykres nr 2.

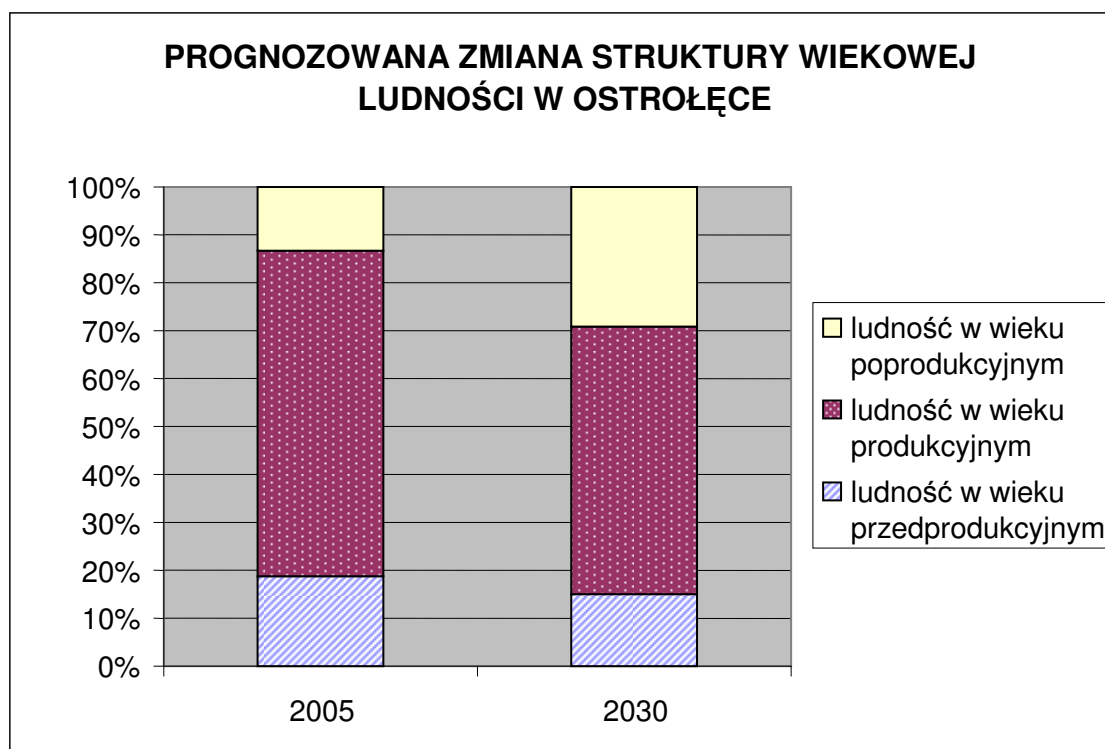
Wykres 2. Prognoza liczby ludności w Ostrołęce do roku 2030



Źródło: Ludność, ruch naturalny i migracje w woj. mazowieckim w 2005 roku, US w Warszawie, Warszawa 2006.

Według prognoz GUS, w przeciwieństwie do przewidywań dotychczasowych opracowań, liczba mieszkańców Ostrołęki będzie w najbliższych latach stabilna, a po roku 2015 zacznie spadać i osiągnie wartość około 50 000 w roku 2030. W tym samym czasie prognozowany jest wzrost liczby ludności w powiecie ostrołęckim, co jest związane m.in. z procesem suburbanizacji, a więc przenoszeniem się mieszkańców miasta na tereny podmiejskie. W związku z powyższym rosło będzie zapotrzebowanie na dojazdy do miasta ze strefy podmiejskiej, której należy zapewnić obsługę komunikacyjną. Przewozy wewnątrzmięskie pozostaną na poziomie zbliżonym do obecnego.

Wykres 3. Prognoza struktury wiekowej mieszkańców Ostrołęki



Źródło: Ludność, ruch naturalny i migracje w woj. mazowieckim w 2005 roku, US w Warszawie, Warszawa 2006

Zarówno obecnie, jak i w przyszłości największą grupę klientów komunikacji miejskiej stanowić będzie ludność w wieku produkcyjnym. Malejąca liczba młodzieży (niż demograficzny) spowoduje zmniejszenie popytu na dowozy do gimnazjów i szkół średnich. Ważną grupą pozostaną studenci ostrołęckich uczelni wyższych. Prognozowany jest ponad dwukrotny wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym, zatem komunikacja zbiorowa, zapewniająca obecnie przede wszystkim dojazdy do szkół i zakładów pracy, będzie musiała obsłużyć nowe potoki podróżnych wynikające ze wzrostu liczby osób w wieku emerytalnym (obsługa ośrodków zdrowia, szpitala, centrów handlowych, cmentarza komunalnego). Należy zatem dostosować funkcjonowanie komunikacji miejskiej do potrzeb osób starszych (rozbudowa taboru niskopodłogowego, zakup pojazdów przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych).

W związku z malejącą liczbą ludności miasta i suburbanizacją wzrasta liczba dojazdów do miasta spoza jego granic – należy zapewnić obsługę komunikacyjną takim obszarom jak m.in. Drężewo, Dzbenin, Łęg, Białobiel. Największą rolę w komunikacji odgrywają obecnie dojazdy do szkół i zakładów pracy, w przyszłości zapewnić należy przede wszystkim dojazdy

do pracy, mniejszą rolę będą pełnił dojazdy do gimnazjów i liceów. Ważną grupę klientów komunikacji w mieście stanowią studenci uczelni wyższych – w związku z planowanym przeniesieniem Wyższej Szkoły Administracji Publicznej trzeba będzie zapewnić lepszą obsługę komunikacyjną jej nowej lokalizacji. Osobom w wieku emerytalnym należy zapewnić przede wszystkim dojazdy do centrów handlowych oraz ośrodków zdrowia. Dla poprawy jakości świadczonych usług transportowych konieczne będzie zapewnienie wzrostu liczby autobusów niskopodłogowych. Należy także zapewnić obsługę komunikacyjną nowym generatorom ruchu (lub generatorom o zmienionej lokalizacji) jak osiedla i szpital przy Alei Jana Pawła II, a w przyszłości również nowemu dworcowi PKS.

2.6. OCHRONA ŚRODOWISKA

Z punktu widzenia oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze oraz mieszkańców miasta największa jego uciążliwość objawia się w postaci spalin stanowiących zanieczyszczenie powietrza oraz zintensyfikowanego hałasu.

Emisja spalin ma charakter liniowy – pochodzą one z prywatnych i publicznych środków komunikacji i mają największy udział w całkowitej emisji tlenków azotu, tlenków węgla, benzenu i ołowiu. Analizując zmiany wielkości emisji na przestrzeni ostatnich lat stwierdzić można tendencję wzrostową, spowodowaną głównie zwiększającą się ilością użytkowanych pojazdów. Problem ten jest jednym z czynników pogarszających jakość powietrza atmosferycznego. Innymi czynnikami wpływającymi na poziom emisji z pojazdów jest ich stan techniczny oraz jakość stosowanego paliwa. Emisja związana z komunikacją samochodową pochodzi z procesów spalania paliwa, ale również z innych źródeł towarzyszących ruchowi pojazdów, takich jak ścieranie opon i okładzin hamulcowych czy emisji wtórnej z dróg. W wyniku tych procesów emitowany jest przede wszystkim pył, co może prowadzić do występowania potencjalnych przekroczeń norm stężeń PM10 w powietrzu atmosferycznym w sąsiedztwie dróg o dużym natężeniu ruchu.

Tabela 14. Zanieczyszczenia powietrza w woj. mazowieckim

Lp.	Obszar	Uśrednione stężenia zanieczyszczeń ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)												
		SO_2			NO_2	PM10			Ben-zen	Ołów	CO		Ozon	
		Sa	lato	zima	Sa	Sa	lato	zima	Sa	Sa	Sa	Sm (8-h)	Sa	Sm (8-h)
1.	Województwo	6,5	3,7	8,8	20,9	26,5	19,7	33	2,3	0,028	521	3 274	43,4	127,8
2.	Warszawa	9,8	6,6	13,4	28,2	35,5	31,2	38,7	2,9	0,027	750	3 828	43,8	132,5
3.	Radom	6,5	4,1	9,1	21,3	30,5	24,6	36,7	1,9	-	486	4 340	39,7	110,4
4.	Płock	8,3	4,6	9,5	21,2	21,4	16	27,2	2,7	-	371	2 191	46,8	119
5.	Ostrołęka	1,5	1,3	1,4	12,3	20,4	14,8	26	2,1	0,014	-	-	-	-
6.	Ciechanów	2,5	1,3	2,9	17,3	25,9	17,9	33,9	2,2	0,051	-	-	-	-
7.	Siedlce	2,1	0,9	3,8	16,8	14,8	9,9	21,3	1,95	-	-	-	-	-

Źródło: Stan środowiska w województwie mazowieckim w 2004 roku, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie 2005;

Biorąc pod uwagę kryterium ochrony zdrowia, według danych Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska (WIOŚ) z 2004 r. w przypadku Ostrołęki stężenia tlenków azotu, tlenków węgla, benzenu i ołowiu kształtowały się na poziomie dopuszczalnym (jedynie pomiary stężenia pyłu PM10 wykazywały przekroczone normy; w punkcie pomiarowym zlokalizowanym przy ul. Targowej liczba dni z przekroczeniem normy wynosiła w zależności od wartości parametru 44 lub 53).

W najbliższych kilku latach obserwowany będzie systematyczny wzrost zanieczyszczeń powietrza w Ostrołęce związany poniekąd ze wzrostem liczby pojazdów poruszających się po drogach, przy uwzględnieniu znaczącego przyrostu liczby pojazdów używanych. Należy podkreślić, iż główne zagrożenia dla sytuacji aerosanitarnej Ostrołęki (biorąc pod uwagę wyłącznie zanieczyszczenia pochodzenia transportowego) związane są z obecnością w mieście ciągu komunikacyjnego drogi krajowej nr 61. Poprawa takiego stanu rzeczy nastąpi dopiero po wybudowaniu systemu obwodnic, które doprowadzą do dywersyfikacji potoków ruchu samochodowego, a tym samym do spadku ich uciążliwości społecznej.

Innym uciążliwym dla środowiska zanieczyszczeniem związanym z transportem jest hałas. Hałasem nazywamy każdy dźwięk, który w danych warunkach może być uciążliwy lub może zagrażać zdrowiu. Odbiór uciążliwości hałasu przez ludzi jest uzależniony od różnych czynników, jego główną determinantą jest podział dzień/noc.

W przypadku Ostrołęki dominującą rolę pełni hałas drogowy. Największymi jego emitarami są zaś pojazdy ciężarowe oraz autobusy. W większości przypadków w centralnych częściach Ostrołęki dopuszczalny poziom hałasu przekroczony jest o kilka - kilkanaście decybeli. Główne zagrożenia hałasem w Ostrołęce koncentrują się wzdłuż ciągu komunikacyjnego

drogi krajowej 61 oraz w centralnej części miasta. Analiza tabeli nr 15 wskazuje wyraźnie, że droga krajowa nr 61 (punkt pomiarowy przy ul. I Armii WP) generuje coraz większy ruch pojazdów, także ciężarowych, co ma swoje odzwierciedlenie we wzrastającym poziomie hałasu w jej otoczeniu. Zdaniem WIOŚ ta tendencja będzie się utrzymywać.

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

Tabela 15. Wyniki pomiarów hałasu komunikacyjnego w Ostrołęce w 2004 i 2005 r.

ULICA	DATA	PORA DZIENNA				PORA NOCNA			
		LAeq ¹⁾ dla pory dnia [dB]	Δ LAeq ²⁾ [dB]	Liczba samochodów osobowych [poj/h]	Liczba samochodów ciężarowych [poj/h]	LAeq dla pory nocny [dB]	Δ LAeq [dB]	Liczba samochodów osobowych [poj/h]	Liczba samochodów ciężarowych [poj/h]
ul. Sienkiewicza	29-06-2004	63,4	-	470	30	54,6	-	236	19
ul. Sienkiewicza	08-11-2004	63,4	-	471	30	54,7	-	242	21
ul. Sikorskiego	07-07-2004	64,2	-	493	27	52,9	-	158	16
ul. Sikorskiego	19-10-2004	63,7	-	496	27	53,2	-	165	16
ul. I Armii WP	16-06-2004	67,3	-	730	123	63,9	-	385	113
ul. I Armii WP	12-10-2004	68	-	734	128	64,4	-	384	127
ul. Bogusławskiego	21-06-2004	68,8	-	811	120	62,9	-	329	43

ul. Bogusławskie go	28-10-2004	68,9	-	819	123	63,4	-	322	48
ul. 11 Listopada	09-07-2004	67,4	-	645	35	58,3	-	181	18
ul. 11 Listopada	25-10-2004	67,6	-	648	36	58,8	-	216	18
ul. Bogusławskie go	06-07-2005	67,7	-	616	93	61,4	-	216	46
ul. Bogusławskie go - Kasyno	21-11-2005	67,8	0,6	577	80	62,8	0,8	193	26
ul. I Armii WP	29-06-2005	72	-	766	148	67,2	-	431	133
ul. I Armii WP	29-09-2005	72,6	0,8	798	165	67,8	0,9	480	141

LAeq – równoważny poziom dźwięku

Δ LAeq – niepewność równoważnego poziomu dźwięku

Źródło: WIOŚ w Warszawie

Istotnym czynnikiem z punktu widzenia planowania rozwoju inwestycji infrastruktury transportowej i technicznej w Ostrołęce jest obszar Doliny Narwi położony w północnej i północno zachodniej części miasta. Dolina Dolnej Narwi stanowi jeden z najważniejszych korytarzy ekologicznych północnej części Mazowsza oraz Kurpiów – jest to główny szlak migracji zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem przemieszczeń ptaków. Obszar ten zgłoszony został do Komisji Europejskiej (w ramach propozycji ekologicznych organizacji pozarządowych – tzw. „shadow list”) jako obszar dyrektywy ptasiej sieci Natura 2000 stanowiący ostoje ptactwa o znaczeniu międzynarodowym. Jest on integralnie powiązany z innym obszarem Natura 2000 – Doliny Omulwi i Płodownicy.

W granicach miasta Ostrołęki obszar Natura 2000 przecina droga krajowa 61, która w ciągu ulicy Warszawskiej stanowi jego granicę.

Natura 2000 ma zatem istotne znaczenie w planowaniu inwestycji transportowych (drogowych) na obszarach położonych wzdłuż Narwi i Omulwi – ignorowanie lub pomijanie zapisów prawnych związanych z ochroną terenów cennych przyrodniczo przy realizacji poszczególnych przedsięwzięć może skutkować utratą wsparcia finansowego ze strony Unii

Europejskiej, a przez to zahamowaniem inwestycji. W przypadku Ostrołęki i Doliny Narwi, ustalenia Natury 2000 będą mieć zapewne wpływ na przebieg oraz formę planowanej przeprawy mostowej związanej z budową zachodniego odcinka obwodnicy Ostrołęki. Przebieg obszarów sieci Natura 2000 na terenie Ostrołęki prezentuje załącznik nr 4.

3. ANALIZA SWOT

MOCNE STRONY:

- Czytelny układ urbanistyczny miasta
- Pokrycie dużej części miasta miejskimi planami zagospodarowania przestrzennego
- Ukształtowana sieć połączeń drogowych
- Dostępność komunikacyjna miasta (drogi krajowe, drogi regionalne)
- Stabilna baza ekonomiczna miasta
- Dobrze rozbudowana oferta taryfowa miejskiego przewoźnika
- Świadoma polityka miasta w obszarze transportu

SŁABE STRONY:

- Mała liczba miejsc parkingowych w centrum miasta
- Mała funkcjonalność transportu zbiorowego (niewystarczająca liczba zatok przystankowych)
- Mała przepustowość ulic położonych w centrum miasta
- Nakładanie się ruchu lokalnego i tranzytowego
- Brak zewnętrznego układu obwodnic
- Mała liczba przepraw mostowych przez Narew
- Brak bezpośrednich połączeń kolejowych (w tym w kierunku Warszawy)
- Lokalizacja dworca PKP w dużej odległości od centrum miasta
- Mała liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną lub ruchem okrężnym
- Niskie parametry techniczne dróg
- Niskie nakłady na utrzymanie i remonty dróg i ulic
- Zły stan i zużycie taboru przy nie wystarczających nakładach na jego odtworzenie
- Duża liczba autobusów niespełniających kryteriów norm środowiskowych EURO
- Niski poziom bezpieczeństwa komunikacyjnego w transporcie drogowym (relatywnie wysoka liczba zdarzeń drogowych)
- Niedostosowanie pojemności taboru do obecnych potrzeb przewozowych
- Niski stopień pokrycia kosztów działania komunikacji miejskiej przychodami ze sprzedaży biletów
- Relatywnie wysoki udział dotacji w przychodach MZK Ostrołęka

- Brak integracji funkcjonalnej i przestrzennej podsystemów komunikacji autobusowej i kolejowej (w komunikacji regionalnej)
- Duża emisja zanieczyszczeń i hałasu przez transport drogowy
- Mała liczba ścieżek rowerowych
- System prawno-organizacyjny zarządzania transportem miejskim niemotywuujący do działań proefektywnościowych
- Brak efektywnych działań marketingowych promujących transport publiczny
- Brak działań i systemu monitoringu zaspakajania potrzeb komunikacyjnych mieszkańców przez transport publiczny (badania poziomu rentowności i jakości działania komunikacji publicznej)
- Zły stan infrastruktury obsługi pasażera (przystanki, wiaty, węzły przesiadkowe, zatoki postojowe)
- Brak właściwego zaplecza techniczno-postojowego przewoźnika
- Brak nowoczesnych systemów informatycznych wspomagających zarządzanie transportem publicznym
- Brak partycypacji w kosztach przewozów ze strony ościennych gmin

MOŻLIWOŚCI:

- Rozwój sektora usług i pojawienie się nowych obszarów działalności gospodarczej
- Rozwój nowoczesnych technologii teleinformatycznych w zarządzaniu komunikacją miejską
- Możliwość pozyskania finansowania zewnętrznego na inwestycje poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego
- Pozytywny odbiór społeczny inwestycji poprawiających działanie transportu publicznego
- Zmiany organizacyjne w regionalnym transporcie kolejowym
- Bliskość Warszawy

ZAGROŻENIA:

- Wzrost natężenia ruchu drogowego, w tym ruchu pojazdów ciężarowych na drogach położonych na terenie miasta (w tym wzrost liczby pojazdów)
- Wolne tempo modernizacji dróg krajowych i linii kolejowych

- Regres w przewozach komunikacją publiczną (zmniejszający się popyt na usługi przewozowe)
- Zjawisko kongestii w ruchu drogowym, zatory komunikacyjne pogarszające jakość i punktualność funkcjonowania komunikacji publicznej (zatłoczenie komunikacyjne)
- Niekontrolowany rozwój przedmieść i wzrost liczby mieszkańców gmin ościennych
- Niewystarczające środki własne samorządu na realizację inwestycji współfinansowanych z funduszy UE (budżet)
- Dynamiczny wzrost liczby samochodów w mieście
- Wzrost popularności motoryzacji indywidualnej, nieprzychylnie nastawienie do komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej (malejące przychody ze sprzedaży biletów)
- Zwiększenie kosztów eksploatacyjnych taboru
- Bardzo wysokie i niestabilne ceny paliw wpływające negatywnie na sytuację ekonomiczną przewoźnika
- Zmiany w rozmieszczeniu generatorów ruchu w mieście
- Ograniczenia inwestycyjne w postaci Sieci Natura 2000
- Wzrastający poziom emisji zanieczyszczeń w mieście spowodowany wzrostem liczby użytkowanych pojazdów i wzrostem natężenia ruchu
- Duże bezrobocie
- Wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym

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

4.1. WIZJA I CELE ROZWOJU TRANSPORTU

WIZJA ROZWOJU			
<i>Ostrołęka miastem nowoczesnego transportu zbiorowego, zabezpieczającego potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta w sposób efektywny i bezpieczny</i>			
CELE STRATEGICZNE			
<i>Poprawa jakości funkcjonowania transportu zbiorowego</i>	<i>Zabezpieczenie potrzeb społecznych</i>	<i>Poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie</i>	<i>Wzrost ekonomiki działania transportu</i>
KIERUNKI ROZWOJU	KIERUNKI ROZWOJU	KIERUNKI ROZWOJU	KIERUNKI ROZWOJU
<p>1. Poprawa płynności ruchu w transporcie zbiorowym W ramach kierunku realizowane będzie m.in. zapewnienie komunikacji publicznej priorytetu w transporcie zbiorowym oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej służąca poprawie transportu zbiorowego (np. budowa skrzyżowań z określoną organizacją ruchu).</p>	<p>1. Wzmocnienie roli transportu publicznego W ramach kierunku realizowane będzie m.in. ograniczenie negatywnych skutków efektu kongestii (załoczenia komunikacyjnego) oraz emisji hałasu i zanieczyszczeń, jak również powstrzymanie procesu przenoszenia się pasażerów z transportu zbiorowego do indywidualnego.</p>	<p>1. Poprawa bezpieczeństwa osobistego pasażerów W ramach kierunku planowane jest m.in. zapewnienie bezpieczeństwa osobistego pasażerom komunikacji zbiorowej.</p> <p>2. Modernizacja elementów infrastruktury drogowej wpływających na bezpieczeństwo ruchu W ramach kierunku realizowana będzie m.in. przebudowa skrzyżowań na skrzyżowania z</p>	<p>1. Wykorzystanie technologii informacyjnych w zarządzaniu flotą W ramach kierunku realizowane będzie m.in. wprowadzenie innowacyjnych technologii informatycznych i komunikacyjnych do transportu.</p> <p>2. Reorganizacja systemu zarządzania transportem miejskim W ramach kierunku przewiduje się m.in. przekształcenia</p>

<p>2. Nowoczesne systemy biletowe W ramach kierunku realizowane będzie m.in. wprowadzenie nowych systemów taryfowych opartych na rozwiązaniach ułatwiających korzystanie z komunikacji miejskiej.</p> <p>3. Odnowa taboru W ramach kierunku realizowany będzie m.in. zakup i modernizacja nowoczesnego taboru autobusowego.</p> <p>4. Nowoczesne systemy informacyjne w komunikacji W ramach kierunku realizowane będzie m.in. zwiększenie dostępności informacji dla użytkowników, oraz zakup elektronicznych i informatycznych systemów wspomagających zarządzanie transportem publicznym.</p> <p>5. Modernizacja infrastruktury obsługi pasażera W ramach kierunku planowana jest m.in. modernizacja infrastruktury obsługi pasażera poprawiająca możliwości i warunki techniczne oraz estetyczne korzystania z transportu publicznego.</p>	<p>2. Zabezpieczenie realizacji polityki społecznej Planowane jest m.in. zapewnienie lepszego dostępu do środków komunikacji miejskiej.</p> <p>3. Wzmocnienie integracji przestrzennej miasta W ramach kierunku przewiduje się m.in. zapewnienie mieszkańcom pełnej dostępności komunikacyjnej obszaru miasta.</p> <p>4. Koordynacja rozkładów jazdy autobusów W ramach kierunku będą m.in. prowadzone prace nad optymalnym dopasowaniem oferty przewoźnika do potrzeb komunikacyjnych mieszkańców.</p> <p>5. Komunikacja rowerowa W ramach kierunku realizowana będzie m.in. budowa dróg i parkingów rowerowych oraz wytyczenie tras rowerowych.</p>	<p>ruchem okrężnym bądź skrzyżowania z nowoczesną sygnalizacją świetlną.</p> <p>3. Promocja zrównoważonego transportu W ramach kierunku realizowana będzie m.in. promocja zrównoważonego transportu.</p>	<p>organizacyjne w transporcie i zapewnienie dużej efektywności środków finansowych przeznaczanych na dofinansowanie transportu publicznego.</p> <p>3. Modernizacja zaplecza techniczno-postojowego W ramach kierunku realizowana będzie m.in. modernizacja zaplecza technicznego przewoźników komunikacji miejskiej.</p> <p>4. Optymalizacja oferty przewozowej W ramach kierunku realizowana będzie m.in. optymalizacja sieci linii autobusowych.</p> <p>5. Wykorzystanie paliw alternatywnych w transporcie W ramach kierunku planowane jest wykorzystanie możliwości wynikających ze stosowania nowych technologii pro-ekologicznych w transporcie.</p>
--	---	---	--

4.2. CHARAKTERYSTYKA CELÓW I KIERUNKÓW ROZWOJU TRANSPORTU

Cel strategiczny 1

Poprawa jakości funkcjonowania transportu zbiorowego

Kierunek 1 Poprawa płynności ruchu w transporcie zbiorowym

Opis kierunku:

Przebudowa newralgicznych miejsc w systemie komunikacyjnym miasta Ostrołęki umożliwi znacznie poprawę płynności ruchu pojazdów komunikacji miejskiej poprzez wyeliminowanie długotrwałych postojów w zatorach komunikacyjnych oraz oczekiwania na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Działania inwestycyjne umożliwią zwiększenie prędkości handlowej pojazdów komunikacji zbiorowej o 15% w stosunku do obecnych prędkości. W ramach działania przewiduje się głównie prowadzenie modernizacji skrzyżowań, modernizację sygnalizacji świetlnej oraz wydzielenie osobnych pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej.

Przewidywane działania:

- Przebudowa i modernizacja skrzyżowań
- Zakup i modernizacja systemów sygnalizacji świetlnej
- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej służąca poprawie funkcjonowania transportu zbiorowego w mieście
- Wydzielenie oddzielnych pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej

Instytucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki – Wydział Inwestycji i Dróg
- Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
- Inne jednostki samorządu terytorialnego

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Liczba zmodernizowanych skrzyżowań
- Liczba nowych i zmodernizowanych urządzeń sterowania ruchem
- Liczba wydzielonych pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej
- Długość wydzielonych pasów dla pojazdów komunikacji zbiorowej

Finansowanie kierunku:

- Środki miasta Ostrołęki
- Środki innych jednostek samorządu terytorialnego
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

Kierunek 2 Nowoczesne systemy biletowe**Opis kierunku:**

W celu ułatwienia dostępu i uproszczeniu możliwości korzystania z transportu publicznego pożądanym jest wzorem innych miast zbliżonych wielkością wprowadzenie nowoczesnych systemów biletowych wykorzystujących technologie i media elektroniczne. Wprowadzenie tych systemów ułatwi pobieranie opłat za świadczenie usług przewozowych umożliwiając jednocześnie prowadzenie dokładnego monitoringu popytu na usługi przewozowe. Wśród wdrażanych w Polsce i na świecie rozwiązań dominują systemy elektronicznej karty miejskiej oraz wykorzystania telefonii GSM (pobór opłat przez wiadomość SMS).

Przewidywane działania:

- Zakup systemów i oprogramowania do poboru opłat biletowych
- Przystosowanie i wyposażenie w nowoczesne urządzenie biletowe
- Zakup urządzeń dystrybucyjnych

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość wdrożonych nowoczesnych systemów biletowych
- Ilość pojazdów dostosowanych do wykorzystywania nowoczesnych systemów biletowych
- Udział % przejazdów wykonywanych z zastosowaniem nowoczesnych systemów biletowych

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki przewoźnika
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

Kierunek 3 Odnowa taboru**Opis kierunku:**

Największy zakres inwestycji w transport zbiorowy w Ostrołęce będzie dotyczyć zakupu nowoczesnego taboru autobusowego, spełniających obecne wymagania pasażerów pod względem standardu podróży jak i norm ochrony środowiska pod względem emisji zanieczyszczeń i hałasu. Niezbędny jest zakup taboru spełniającego następujące wymagania:

- W części lub w całości niskopodłogowy
- Spełniających wymagania normy EURO 4
- Umożliwiający korzystanie osobom niepełnosprawnym
- O pojemności dostosowanej do obecnych potrzeb przewozowych

Inwestycje powinny dotyczyć zakupu pojazdów klas: standard, midi i mini. Powyższe kryteria kwalifikują 50% obecnie eksploatowanego w mieście taboru do wymiany. Ponadto inwestycje umożliwią obniżenie kosztów bieżącej eksploatacji taboru i kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej.

W ramach działania przewidziana jest również modernizacja taboru umożliwiająca dostosowanie obecnie używanego taboru do wymagań ekologicznych i podniesienia standardu obsługi pasażera oraz zwiększenie efektywności działania komunikacji miejskiej.

Przewidywane działania:

- Zakup taboru autobusowego
- Modernizacja taboru autobusowego
- Zakup pojazdów pomocniczych

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość zakupionych nowych pojazdów komunikacji zbiorowej
- Ilość zmodernizowanych pojazdów komunikacji zbiorowej
- Ilość zakupionych pojazdów pomocniczych

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Kierunek 4 Nowoczesne systemy informacyjne w komunikacji**Opis kierunku:**

W celu podniesienia jakości usług świadczonych przez komunikację miejską i zapewnienie wzrostu jej konkurencyjności wobec motoryzacji indywidualnej konieczne jest udoskonalenie działania systemów informacyjnych, w tym: elementów informacji wizualnej, graficznej i akustycznej. Istotną rolę odgrywa fakt zapewnienia działania tych systemów w czasie rzeczywistym, w zintegrowaniu z systemami wspomagającymi działanie komunikacji miejskiej przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej GPS (ang.: Global Positioning System – Globalny System Pozycjonowania), oraz przesyłania danych w pakietowej transmisji danych GPRS (ang.: General Packet Radio Service). Urządzenia tworzące system informacyjny powinny zostać zamontowane zarówno w pojazdach komunikacji miejskiej jak i w punktach obsługi pasażera, takich jak najważniejsze przystanki i węzły przesiadkowe. Przykładowe systemy informacji dla pasażera pokazano w Zał. 5.

Przewidywane działania:

- Montaż wizualnych systemów informacyjnych w pojazdach
- Montaż akustycznych systemów informacyjnych w pojazdach komunikacji miejskiej
- Montaż wizualnych systemów informacyjnych na przystankach i węzłach przesiadkowych

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość pojazdów wyposażonych w wizualne systemy informacyjne
- Ilość pojazdów wyposażonych w akustyczne systemy informacyjne
- Ilość punktów obsługi pasażera wyposażonych w wizualne systemy informacyjne

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki przewoźnika
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013
- Inne instytucje i fundusze społeczne
- PFRON
- Program Operacyjny Kapitał Ludzki

Kierunek 5 Modernizacja infrastruktury obsługi pasażera**Opis kierunku:**

Obiekty infrastruktury obsługi klienta znajdują się w złym stanie technicznym i estetycznym. Niezbędne jest przeprowadzenie w najbliższym czasie prac poprawiających stan techniczny, wygląd i estetykę elementów infrastruktury przystankowej. Inwestycje w elementy infrastruktury przystankowej w dużym stopniu kształtują image transportu publicznego.

Przewidywane działania:

- Zakup wiat przystankowych
- Remont wiat przystankowych
- Budowa węzłów przesiadkowych

- Budowa zatok przystankowych
- Modernizacja zatok przystankowych

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość zakupionych wiat przystankowych
- Ilość zmodernizowanych wiat przystankowych
- Ilość zbudowanych węzłów przesiadkowych
- Ilość zmodernizowanych zatok przystankowych

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki Innych Samorządów Lokalnych
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

Cel strategiczny 2

Zabezpieczenie potrzeb społecznych

Kierunek 1 Wzmocnienie roli transportu publicznego

Opis kierunku:

W celu przeciwdziałania niekorzystnym skutkom wzrostu natężenia ruchu pojazdów konieczne jest wzmocnienie roli komunikacji publicznej jako ważnego środka transportu, szczególnie w centrum miasta. Wzrost roli transportu publicznego spowoduje ograniczenie liczby pojazdów i ograniczenie zatłoczenia w ruchu drogowym oraz wzrost płynności ruchu szczególnie w centrum miasta. Istotne znaczenie ma również ograniczenie ilości emisji toksycznych spalin związanych z ruchem dużej liczby pojazdów w ruchu miejskim.

Przewidywane działania:

- Działania w kierunku poprawy atrakcyjności oferty transportu zbiorowego
- Restrykcyjna polityka parkingowa w centrum miasta
- Działania edukacyjne promujące transport zbiorowy

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Wzrost liczby osób przewożonych komunikacją miejską
- Wzrost prędkości handlowej pojazdów komunikacji zbiorowej
- Ilość przeprowadzonych kampanii edukacyjnych

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki Innych Samorządów Lokalnych

Kierunek 2 Zabezpieczenie realizacji polityki społecznej

Opis kierunku:

Transport publiczny powinien zapewnić wszystkim mieszkańcom miasta, szczególnie grupom społecznym nie dysponującym indywidualnymi środkami transportu możliwość sprawnego przemieszczania się i dostępność przestrzenną miejsc pracy, nauki, centrów świadczenia usług, miejsc użyteczności publicznej. Transport Zbiorowy ma szczególnie znaczenie dla młodzieży i osób starszym wieku, dla których ze względu na koszty finansowe transport publiczny jest jedynym dostępnym środkiem transportu.

Przewidywane działania:

- Badanie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców
- Prowadzenie prac nad optymalizacją sieci komunikacyjnej i rozkładów jazdy autobusów
- Uruchomienie połączeń obsługujących obszary miasta obecnie nie obsługiwane przez komunikację miejską
- Zabezpieczenie dostępności komunikacją miejską najważniejszych miejsc użyteczności publicznej i generatorów ruchu w mieście

Instytucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Badania frekwencji pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej
- Badania ankietowe

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta

Kierunek 3 Wzmocnienie integracji przestrzennej miasta

Opis kierunku:

Transport odgrywa bardzo ważną rolę jako czynnik kształtujący sieć urbanistyczną zabudowy miejskiej. Stan połączeń komunikacyjnych ma bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców oraz funkcjonowanie zespołów urbanistycznych. Sprawny system komunikacji zbiorowej zwiększa dostępność komunikacyjną najważniejszych centrów ruchu, co sprzyja zrównoważonemu rozwojowi przestrzennemu miasta wzmacniając ład przestrzenny.

Przewidywane działania:

- Prowadzenie prac nad optymalizacją sieci komunikacyjnej i rozkładów jazdy autobusów
- Uruchamianie połączeń komunikacyjnych do nowopowstających osiedli mieszkaniowych
- Poprawa połączeń dzielnic peryferyjnych z centrum miasta i innymi jego ważnymi dzielnicami

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Realizacja projektów badań frekwencji i optymalizacji sieci komunikacji miejskiej
- Ilość uruchomionych nowych linii komunikacyjnych
- Ilość uruchomionych przestanków komunikacji miejskiej

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki innych samorządów lokalnych
- Środki przewoźnika

Kierunek 4 Koordynacja rozkładów jazdy autobusów

Opis kierunku:

W celu wzmocnienia konkurencyjności komunikacji zbiorowej konieczne jest zintegrowanie poszczególnych podsystemów komunikacyjnych (komunikacji kolejowej, regionalnej autobusowej, komunikacji miejskiej). Zintegrowanie tych systemów umożliwi znaczne skrócenie czasu podróży poprzez ograniczenie czasu oczekiwania pasażera na przystankach, co w największym stopniu wpływa na wydłużenie czasu podróży komunikacją publiczną i wzrost jej uciążliwości dla pasażerów. Przez prowadzenie działań organizacyjnych wspartych nowoczesnymi technikami zarządzania ruchem pojazdów (system nawigacji satelitarnej GPS) można w znaczny sposób uatrakcyjnić komunikację publiczną i ułatwić z niej korzystanie.

Przewidywane działania:

- Uruchomienie linii integrujących różne środki transportu (dworzec kolejowy z dworcem autobusowym)
- Utrzymanie zintegrowania rozkładów autobusowych z godzinami odjazdów pociągów
- Skoordynowanie rozkładów jazdy miejskich linii autobusowych umożliwiających dogodną przesiadkę na węzłach przesiadkowych

Instytucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Liczba węzłów integrujących różne środki transportu zbiorowego
- Liczba nowych węzłów komunikacyjnych komunikacji miejskiej umożliwiających dogodną przesiadkę

Kierunek 5 Komunikacja rowerowa

Opis kierunku:

W celu zaspokojenia potrzeb mieszkańców oraz wspomagania bardziej zrównoważonego rozwoju transportu na terenie miasta konieczna jest realizacja działań zwiększających udział komunikacji rowerowej w systemie komunikacyjnym. Wzorem państw Europy Zachodniej (np. kraje Beneluksu) komunikacja rowerowa może odgrywać bardzo istotną rolę w transporcie miejskim. W tym celu niezbędne jest kontynuowanie takich działań inwestycyjnych i organizacyjnych zwiększających możliwości korzystania z roweru jako środka transportu jak: budowa ścieżek rowerowych, budowa parkingów rowerowych, przebudowa infrastruktury drogowej poprawiająca możliwości korzystania z roweru.

Przewidywane działania:

- Budowa nowych dróg rowerowych
- Wyznaczenie dróg dla rowerów w obszarze istniejącej infrastruktury
- Budowa parkingów rowerowych
- Dostosowanie obecnej infrastruktury do możliwości korzystania z rowerów
- Wyznaczenie turystycznych tras rowerowych

Instytucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Długość zbudowanych dróg rowerowych
- Długość wyznaczonych dróg dla rowerów w obszarze istniejącej infrastruktury
- Ilość miejsc parkingowych dla rowerów

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

Cel strategiczny 3

Poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie

Kierunek 1 Poprawa bezpieczeństwa osobistego pasażerów

Opis kierunku:

Transport zbiorowy charakteryzuje się znacznie lepszymi wskaźnikami bezpieczeństwa od indywidualnych środków transportu. Niestety ten pozytywny efekt niwelowany jest przez bardzo niski stopień bezpieczeństwa osobistego osób korzystających z transportu publicznego. Autobusy oraz przystanki są często miejscem dokonywania przestępstw o charakterze kryminalnym. Ponadto znaczne straty w taborze i elementach infrastruktury generowane są przez akty dewastacji mienia. Uzasadnia to konieczność podjęcia działań na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa w środkach komunikacji publicznej. Z doświadczeń przewoźników wynika, że najefektywniejszą formą realizacji tego celu jest instalacja systemów monitoringu wizualnego zarówno w pojazdach jak i przystankach autobusowych.

Przewidywane działania:

- Montaż systemów monitoringu w pojazdach komunikacji miejskiej
- Montaż systemów monitoringu na najważniejszych i najczęściej uczęszczanych przystankach komunikacyjnych

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Inne jednostki samorządu terytorialnego
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość pojazdów z zainstalowanym systemem monitoringu
- Ilość monitorowanych obiektów infrastruktury przystankowej

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki innych samorządów lokalnych

- Środki finansowe przewoźnika
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

Kierunek 2 Modernizacja elementów infrastruktury drogowej wpływających na bezpieczeństwo ruchu

Opis kierunku:

W celu zwiększenia bezpieczeństwa komunikacyjnego ruchu pojazdów konieczne jest przeprowadzenie modernizacji miejsc szczególnie niebezpiecznych oraz ich należyte oznakowanie i zabezpieczenie. Przeprowadzenie prac modernizacyjnych przyczyni się ponadto do poprawienia płynności ruchu i zwiększenia prędkości handlowej pojazdów. Za szczególnie niebezpieczne należy uznać miejsca wyszczególnione w statystyce wypadów, skrzyżowania, przejścia dla pieszych (szczególnie w miejscach obiektów użyteczności publicznej).

Przewidywane działania:

- Przebudowa krzyżowań na skrzyżowania z okreśną organizacją ruchu
- Instalacja świetlnych urządzeń sterowania ruchem na skrzyżowaniach
- Budowa i właściwe oznakowanie przejść dla pieszych

Instytucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki – Wydział Inwestycji i Dróg
- Inni zarządcy dróg

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Zmniejszenie ilości wypadów drogowych, w tym zdarzeń z udziałem pojazdów komunikacji zbiorowej
- Zmniejszenie ilości innych zdarzeń drogowych, w tym zdarzeń z udziałem pojazdów komunikacji zbiorowej

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki finansowe innych zarządców dróg publicznych
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

Kierunek 3 Promocja zrównoważonego transportu

Opis kierunku:

Polityka edukacyjna jest bardzo ważnym, choć niedocenianym elementem racjonalnego kształtowania systemu transportu. Fundamentalne znaczenie ma prowadzenie promocji oferty transportu zbiorowego. Do tej pory tego typu akcje prowadzone przez przewoźników i organizatorów należą do rzadkości. Niezbędne jest również prowadzenie kampanii promujących korzystanie ze środków transportu publicznego.

Przewidywane działania:

- Przygotowanie i kolportaż materiałów promujących ofertę przewoźnika transportu publicznego na terenie Ostrołęki
- Przygotowanie i kolportaż materiałów promujących korzystanie z transportu publicznego
- Przeprowadzenie akcji i kampanii promocyjnych

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość przeprowadzanych akcji i kampanii promocyjnych
- Ilość przygotowanych materiałów promocyjnych

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki finansowe przewoźnika
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013

Cel strategiczny 4

Wzrost ekonomiki działania transportu

Kierunek 1 Wykorzystanie technologii informacyjnych w zarządzaniu flotą

Opis kierunku:

Obok zakupu nowych pojazdów podstawowym kierunkiem rozwoju i inwestycji przedsiębiorstw komunikacyjnych jest wyposażenie autobusów w urządzenia ułatwiające zarządzanie flotą pojazdów. Współczesne urządzenia oparte na zaawansowanych technologiach teleinformatycznych (system nawigacji satelitarnej GPS, pakietowa transmisja danych GPRS) spełniać mogą wiele zadań. Najważniejsze z nich to

- zwiększenie jakości świadczonych usług poprzez skrócenie czasu przejazdów, zwiększenie regularności kursowania autobusów, poprawę punktualności, skrócenie czasu oczekiwania na pojazd w przypadku przesiadania się i informowanie o sytuacji na trasach przejazdu zarówno kierowców, jak i pasażerów na przystankach,
- zmniejszenie strat spowodowanych nieprawidłową realizacją rozkładu jazdy przez wprowadzenie nowoczesnego systemu informowania centrali ruchu o aktualnej sytuacji na trasach przejazdu, pozwalającego na szybkie likwidowanie zakłóceń oraz zabezpieczenie połączeń przesiadkowych w punktach węzłowych,
- poprawę warunków pracy prowadzących pojazd poprzez eliminację zbędnych postojów na skrzyżowaniach, informowanie na bieżąco o odstępstwach od planowanego rozkładu jazdy, możliwość natychmiastowego sprowadzenia pomocy w przypadku wydarzeń losowych.

Wiele zadań dotyczy stricte komunikacji publicznej oraz innego taboru komunalnego. Coraz szersze stosowanie tych urządzeń przez kolejne podmioty sprawia, że zespolone z tym aplikacje komputerowe są coraz doskonalsze i coraz tańsze.

Przewidywane działania:

- Zakup i instalacja systemów zarządzania flotą pojazdów

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość pojazdów wyposażonych w nowoczesne systemy zarządzania flotą pojazdów
- Ilość urządzeń współdziałających z systemami zarządzania flotą pojazdów komunikacji zbiorowej

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki finansowe przewoźnika
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013
- Sektorowy Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka

Kierunek 2 Reorganizacja systemu zarządzania transportem miejskim**Opis kierunku:**

W celu zwiększenia efektywności działania przedsiębiorstwa niezbędne jest przekształcenie formy prawnej jego działalności w inną niż zakład budżetowy. Umożliwi to skorzystanie z innych zewnętrznych źródeł na realizację projektów inwestycyjnych. Ponadto bardzo ważne znaczenie ma wprowadzenie konkurencji w segment zarządzania i organizacji przewozów oraz wyłanianie przewoźników na podstawie rozstrzygnięć przetargowych. Umożliwi to obniżenie kosztów świadczonych usług.

Przewidywane działania:

- Przekształcenie formy prawnej działalności Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Zmiana formy prawnej działania przedsiębiorstwa

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta

Kierunek 3 Modernizacja zaplecza techniczno-postojowego**Opis kierunku:**

W celu zwiększenia jakości świadczonych usług, obniżenia kosztów działania przedsiębiorstwa oraz spełnienia wymagań w zakresie ochrony środowiska niezbędne jest przeprowadzenie modernizacji zaplecza technicznego, jakim dysponuje obecny przewoźnik którym jest MZK. Zakup nowoczesnych urządzeń do diagnostyki i przeprowadzenia napraw umożliwi bardziej efektywne prowadzenie działalności przewozowej oraz rozwój gamy świadczonych usług pozaprzewozowych.

Przewidywane działania:

- Zakup urządzeń technicznych
- Budowa i modernizacja budynków
- Budowa i modernizacja placu manewrowo – postojowego

Instytucje odpowiedzialne za realizację:

- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość zakupionych urządzeń
- Ilość zmodernizowanych urządzeń
- Powierzchnia nowopowstałych budynków
- Powierzchnia zmodernizowanych budynków
- Powierzchnia nowopowstałych placów manewrowo – postojowych
- Powierzchnia zmodernizowanych placów manewrowych – postojowych

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki finansowe przewoźnika
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013
- Sektorowy Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka

Kierunek 4 Optymalizacja oferty przewozowej

Opis kierunku:

W celu zapewnienia wysokiego poziomu rentowności przewozów komunikacją publiczną niezbędne jest efektywne wykorzystanie podstawowego narzędzia marketingowego w przewozach publicznych, jakim jest odpowiednie skonstruowanie i dopasowanie do potrzeb pasażerów rozkładu jazdy. Nowoczesna oferta rozkładowa opiera się na zastosowaniu cyklicznego rozkładu jazdy, z częstotliwością dopasowaną do potrzeb przewozowych na danej linii.

Bardzo duże znaczenie ma również przeprowadzenie dokładnej analizy układu połączeń w celu optymalizacji obsługi całej sieci przewozowej. Obecnie w komunikacji publicznej bardzo silnie zarysowuje się tendencja zmniejszania ilości obsługiwanych linii na rzecz zwiększania częstotliwości.

Przewidywane działania:

- Wzmocnienie częstotliwości obsługi głównych linii komunikacyjnych
- Przeprowadzenie analizy optymalizacji sieci połączeń komunikacyjnych
- Monitorowanie frekwencji i rentowności poszczególnych połączeń komunikacyjnych

Instytucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Wzrost ilości pasażerów korzystających z usług komunikacji miejskiej
- Wzrost przychodów biletowych przewoźnika

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki finansowe przewoźnika

Kierunek 5 Wykorzystanie paliw alternatywnych w transporcie

Opis kierunku:

W celu ograniczenia kosztów świadczenia usług oraz eliminacji negatywnego wpływu wywieranego na środowisko naturalne racjonalne jest zastosowanie alternatywnych paliw takich jak gaz ziemny, bio oleje do napędzania pojazdów komunikacji publicznej. Szczególnie popularnym źródłem napędu dla pojazdów komunikacji miejskiej staje się gaz ziemny (CNG). Koszt tego paliwa do napędzania autobusów miejskich w porównaniu do oleju napędowego jest o około 50% niższy, jednak wymagane koszty inwestycyjne w tabor są wyższe o około 30%.

Przewidywane działania:

- Zakup pojazdów przystosowanych do stosowania paliw alternatywnych
- Zakup urządzeń służących do obsługi pojazdów przystosowanych do stosowania paliw alternatywnych

Institucje odpowiedzialne za realizację:

- Urząd Miasta Ostrołęki
- Przedsiębiorstwa komunikacyjne

Wskaźniki monitorowania kierunku:

- Ilość zakupionych pojazdów przystosowanych do stosowania paliw alternatywnych
- Ilość zakupionych urządzeń służących do obsługi pojazdów przystosowanych do stosowania paliw alternatywnych

Finansowanie kierunku:

- Środki budżetu miasta
- Środki finansowe przewoźnika
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007-2013
- Sektorowy Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka

4.3. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU A ZAŁOŻENIA DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

Spójność zapisów Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego z zapisami innych dokumentów strategicznych zobrazowano w poniższym zestawieniu.

CELE STRATEGICZNE I KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU W OSTROŁĘCE	NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI 2007-2013	STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU 2007-2013	STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO DO 2020 R.	REGIONALNY PROGRAM OPERACYJNY WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO 2007-2013	STRATEGIA ROZWOJU MIASTA OSTROŁĘKI 2000-2010
<p><u>Poprawa jakości funkcjonowania transportu zbiorowego</u></p> <p>1. Poprawa płynności ruchu w transporcie zbiorowym</p> <p>2. Nowoczesne systemy biletowe</p> <p>3. Odnowa taboru</p> <p>4. Nowoczesne systemy informacyjne w komunikacji</p> <p>5. Modernizacja infrastruktury obsługi pasażera</p>	<p>CEL HORYZONTALNY 3. <i>Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów</i></p> <p>Zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców</p>	<p>CEL 1. <i>Nowoczesna sieć transportowa</i></p> <p>CEL 3: <i>Integracja terytorialna i międzygałęziowa transportu</i></p>	<p>CELE STRATEGICZNE:</p> <p><i>Poprawa spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej regionu w warunkach zrównoważonego rozwoju</i></p> <p><i>Zwiększenie konkurencyjności regionu w układzie międzynarodowym</i></p> <p>Cel pośredni 3. <i>Stymulowanie rozwoju funkcji metropolitalnych</i></p>	<p>Priorytet V. <i>Wzmocnienie roli miast w rozwoju regionu</i></p> <p>Cel główny: <i>Wykorzystanie potencjału endogenicznego miast dla aktywizacji społeczno-gospodarczej regionu</i></p> <p>Cel szczegółowy: <i>Poprawa stanu systemów komunikacji publicznej w miastach</i></p>	<p>I.1.3. Przebudowa wewnętrznego systemu komunikacyjnego miasta</p>

<p><u>Zabezpieczenie potrzeb społecznych</u></p> <p>1. Wzmocnienie roli transportu publicznego</p> <p>2. Zabezpieczenie realizacji polityki społecznej</p> <p>3. Wzmocnienie integracji przestrzennej miasta</p> <p>4. Koordynacja rozkładów jazdy autobusów</p> <p>5. Komunikacja rowerowa</p>	<p>CEL HORYZONTALNY 3. <i>Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów</i></p> <p>Zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców</p>	<p>CEL 3: <i>Integracja terytorialna i międzygałęziowa transportu</i></p>	<p>Warszawy</p> <p>Cel pośredni 4- Aktywizacja i modernizacja obszarów pozametropolitalnych</p> <p>3.1. Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym</p> <p>3.2. Rozwój i poprawa standardów infrastruktury technicznej</p> <p>4.2. Wzmocnienie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych i małych miast</p> <p>4.6. Wykorzystanie potencjału endogenicznego OMW do stymulowania rozwoju całego regionu</p>	<p>Priorytet III. Regionalny system transportowy</p> <p>Cel główny: Poprawa spójności i komunikacyjnej przestrzennej Mazowsza oraz wspomaganie dyfuzji procesów rozwojowych z głównego ośrodka regionu – Warszawy oraz z ośrodków subregionalnych na pozostałe obszary województwa</p> <p>Cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poprawa standardu i jakości regionalnej sieci drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego • Poprawa dostępności i jakości usług w zakresie regionalnego transportu publicznego <p>Priorytet V. Wzmocnienie roli miast w rozwoju regionu</p> <p>Cel główny: Wykorzystanie potencjału endogenicznego miast dla aktywizacji społeczno-</p>	<p>Cele pomocnicze:</p> <p>I.1.1. Poprawa połączeń komunikacyjnych (kolejowych i kołowych) z Warszawą i najbliższym otoczeniem</p> <p>I.1.2. Poprawa zewnętrznego systemu komunikacyjnego</p> <p>I.1.3. Przebudowa wewnętrznego systemu komunikacyjnego miasta</p> <p>I.1.4. Koordynacja połączeń komunikacji kolejowo-autobusowej.</p>
<p><u>Poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie</u></p> <p>1. Poprawa bezpieczeństwa osobistego pasażerów</p> <p>2. Modernizacja elementów infrastruktury drogowej wpływających na bezpieczeństwo ruchu</p>	<p>CEL HORYZONTALNY 3. <i>Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów</i></p>	<p>CEL 1. Nowoczesna sieć transportowa</p> <p>CEL 3: <i>Integracja terytorialna i międzygałęziowa transportu</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Poprawa standardu i jakości regionalnej sieci drogowej oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego • Poprawa dostępności i jakości usług w zakresie regionalnego transportu publicznego 	<p>I.1.2. Poprawa zewnętrznego systemu komunikacyjnego</p> <p>I.1.3. Przebudowa wewnętrznego systemu komunikacyjnego miasta</p>

<p>3. Promocja zrównoważonego transportu</p>				<p>gospodarczej regionu</p>	
<p><u>Wzrost ekonomiki działania transportu</u></p> <p>1. Wykorzystanie technologii informacyjnych w zarządzaniu flotą</p> <p>2. Reorganizacja systemu zarządzania transportem miejskim</p> <p>3. Modernizacja zaplecza techniczno-postojowego</p> <p>4. Optymalizacja oferty przewozowej</p> <p>5. Wykorzystanie paliw alternatywnych w transporcie</p>	<p>CEL HORYZONTALNY 3. <i>Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej mającej podstawowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności Polski i jej regionów</i></p> <p><i>Zwiększenie udziału transportu publicznego w obsłudze mieszkańców</i></p>	<p>CEL 1. Nowoczesna sieć transportowa</p>		<p>Priorytet V. <i>Wzmocnienie roli miast w rozwoju regionu</i> Cel główny: Wykorzystanie potencjału endogenicznego miast dla aktywizacji społeczno-gospodarczej regionu Cel szczegółowy: Poprawa stanu systemów komunikacji publicznej w miastach</p>	

4.4. ZASIĘG TERYTORIALNY STRATEGII

Ze względu na kompetencje jednostek samorządu terytorialnego zakres terytorialny Strategia Rozwoju Transportu Zbiorowego obejmuje Ostrołękę w jej granicach administracyjnych, jednak w planie uwzględniono również powiązanie miasta z otaczającymi gminami. Zwrócono również uwagę na konieczność poprawy skomunikowania Ostrołęki z innymi miastami, zwłaszcza z Warszawą. Zaproponowano zatem rozwiązania inwestycyjno-organizacyjne wybiegające poza granice administracyjne miasta służące poprawie przestrzennej spójności regionu i wzmocnieniu efektów dyfuzji z metropolii do otoczenia regionalnego.

4.5. SYSTEM WDRAŻANIA STRATEGII

NARZĘDZIA REALIZACJI

Podstawowym narzędziem wdrażania zarówno strategii rozwoju miasta jak i strategii rozwoju transportu zbiorowego jest Wieloletni Plan Inwestycyjny. Jest to dokument łączący w sobie proces budżetowy z planistycznym pełniący jednocześnie rolę koordynatora przewidywanych do realizowanych zadań w skali wieloletniej.

WPI ma charakter kroczący i obejmuje okres pięciu lat, gdzie roczny plan inwestycyjny danego roku budżetowego tj. rzeczowy wykaz inwestycji oraz środki na ich realizację jest częścią planu wieloletniego. Procedura opracowania planu, zakładająca jego aktualizację w okresach półrocznych oraz coroczne poszerzanie planu o kolejny rok pozwala na zapewnienie jego ciągłości i ujęcie aktualnych projektów inwestycyjnych. Weryfikacja zadań prowadzona przez Komisję Oceniającą zapewnia spójność zapisów wieloletniego planu inwestycyjnego z planami wszystkich realizatorów zadań inwestycyjnych.

Zadania inwestycyjne z zakresu rozbudowy i modernizacji układu drogowego oraz rozbudowy taboru niezbędnego do zapewnienia właściwej komunikacji miejskiej zawarte są głównie w dziale WPI pod nazwą „transport i łączność”.

SPRAWOZDAWCZOŚĆ I MONITORING

Sugeruje się powołanie Zespołu Monitorującego postępy w realizacji Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego. Podmioty zaangażowane w system monitoringu są zobowiązane do przekazywania wszelkich informacji pozostałym jednostkom realizującym zadania zapisane w strategii. Poszczególne jednostki urzędu oraz pozostałe instytucje zajmujące się w określonych obszarach wdrażaniem Strategii Rozwoju Transportu Zbiorowego zobowiązane są do składania Zespołowi Monitorującemu rocznych sprawozdań z realizacji projektów i osiągniętych rezultatów ich wdrożenia. Sprawozdania składa się do końca pierwszego kwartału za rok ubiegły. Sprawozdania stanowią podstawę do sporządzenia raportów z wykonania Strategii a następnie przedkładane są: Prezydentowi Miasta, Radzie Miasta na sesji Rady Miejskiej oraz mieszkańcom miasta (za pośrednictwem tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta oraz poprzez strony www).

Ocena wdrażania Strategii Rozwoju Transportu Publicznego w m. Ostrołęka oparta będzie o analizę sytuacji w zakresie transportu i komunikacji w odniesieniu do sytuacji początkowej. Monitoring będzie dokonywany w oparciu o wskaźniki monitoringowe sformułowane dla poszczególnych kierunków rozwoju. Służyć będzie to ocenie skuteczności podejmowanych działań, postępów w realizacji, rezultatów oraz ocenie sprawności i efektywności wykorzystania środków finansowych.

EWALUACJA STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU

Ewaluacja (inaczej ocena) to forma badania efektywności projektów i programów finansowanych ze środków publicznych. Według definicji Komisji Europejskiej ewaluacja to określenie wartości polityki, programu lub projektu w odniesieniu do wcześniej zdefiniowanych kryteriów i w oparciu o odpowiednie informacje. Jej głównym celem jest zwiększanie skuteczności i efektywności interwencji, zarówno pod kątem pozytywnych efektów programu (bądź projektu), jak i zwiększania przejrzystości podejmowanych działań.

Ewaluacja spełnia następujące funkcje:

- Szacuje i przedstawia możliwie najbardziej obiektywny wpływ danej interwencji na określoną społeczność czy obszar,
- Pomaga w ocenie wartości podjętych działań publicznych,

- Przyczynia się do bardziej precyzyjnego ustalenia celów interwencji oraz bardziej wydajnego ulokowania zasobów,
- Dostarcza praktycznych informacji wykonawcom i beneficjentom działań i przez to pomaga w poprawie jakości tych interwencji w przyszłości (a więc jest narzędziem uczenia się).

Ewaluacji dokonuje się w oparciu o kryteria:

- Efektywności,
- Skuteczności,
- Oddziaływania.

Ewaluacja mid-term to ocena wykonywana w połowie okresu obowiązywania planu.

Dla utrzymania spójności planu ewaluacji z okresem obowiązywania Strategii Rozwoju Transportu sugeruje się dokonanie jej po trzyletnim okresie obowiązywania Strategii Rozwoju Transportu Publicznego (2007-2009). Raport z ewaluacji przedstawiony zostanie do końca drugiego kwartału roku następnego (2010).

Ewaluacja ex-post (po zakończeniu) - sugeruje się wykonanie ewaluacji po zakończeniu realizacji Strategii Rozwoju Transportu Publicznego. Przyjmuje się, że Raport z jej wykonania zostanie przedstawiony do końca drugiego kwartału roku następującego po roku zakończenia realizacji strategii (2014).

5. LITERATURA

PUBLIKACJE, ARTYKUŁY, ANALIZY:

- Diagnoza stanu miasta, Ostrołęka 2000
- Lokalny Program Rozwoju Przedsiębiorczości dla Miasta Ostrołęki na lata 2006-2010
- Program Ochrony Środowiska Miasta Ostrołęki na lata 2004-2012
- Raport o stanie realizacji strategii rozwoju miasta Ostrołęki do roku 2010, Ostrołęka 2003
- Stan Środowiska w Województwie Mazowieckim w 2004 roku, WIOŚ, Warszawa 2005
- Strategia rozwoju miasta Ostrołęki, Ostrołęka 2000
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Ostrołęka, Ostrołęka 2000
- Wieloletni Plan Inwestycyjny dla Miasta Ostrołęki na lata 2006-2010
- Wyszomirski O.: *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*. Wydawnictwa Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1998
- Wyszomirski O (red.): *Komunikacja miejska w gospodarce rynkowej*. Wydawnictwa Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 1997
- Wyniki pomiarów hałasu komunikacyjnego w 2005 roku, WIOŚ w Warszawie

OPRACOWANIA STATYSTYCZNE:

- Bank Danych Regionalnych GUS
- Ludność, ruch naturalny i migracje w woj. Mazowieckim w 2005 roku, US w Warszawie, Warszawa 2006
- Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne 2004, GUS, US w Katowicach, Katowice 2006

WITRYNY INTERNETOWE:

www.ostroleka.pl

www.mazovia.pl

www.stat.gov.pl

www.mzk.ostroleka.pl

www.infobus.pl

www.wios.warszawa.pl

www.igkm.pl

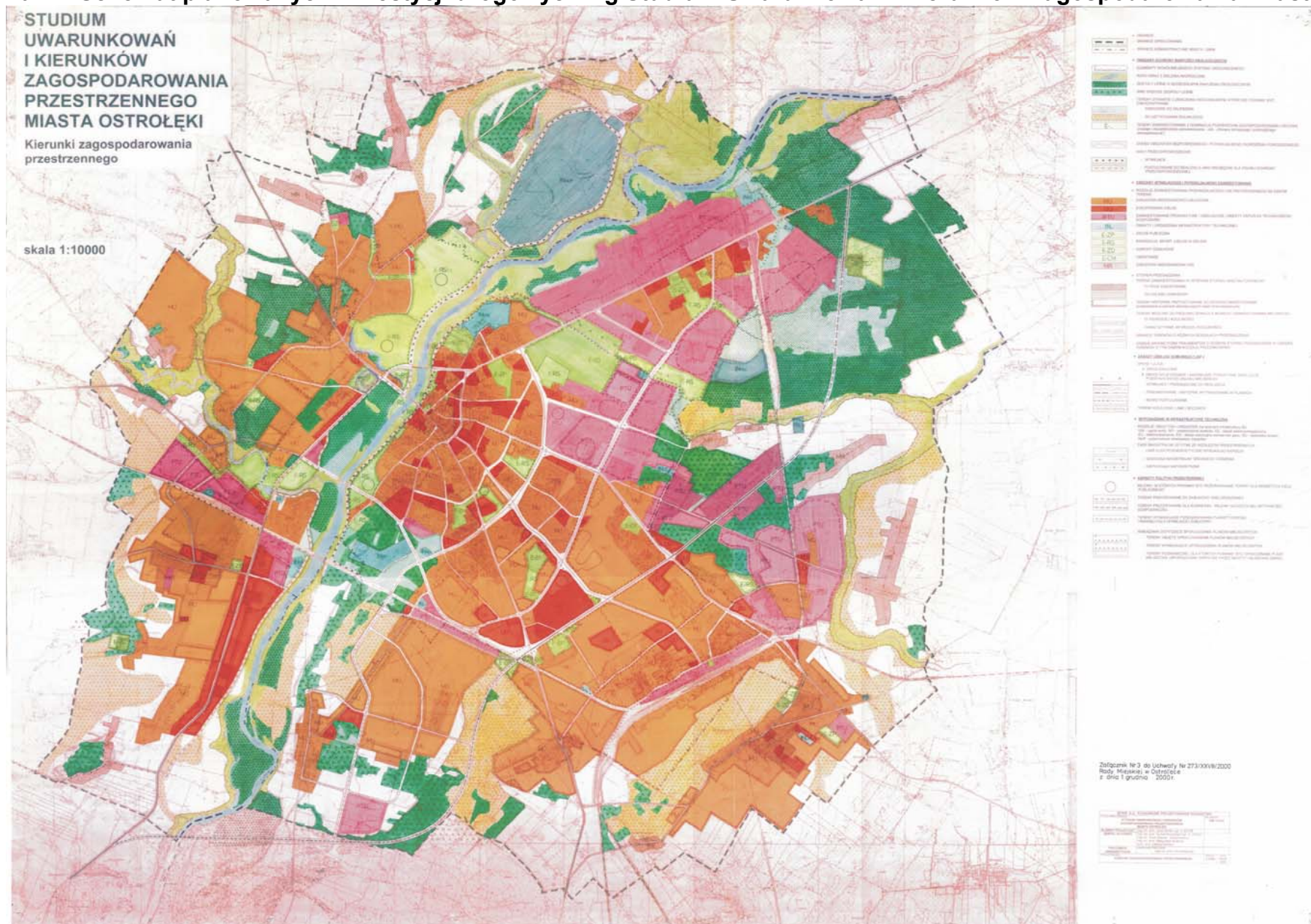
www.stib.irisnet.be

www.pf.pl

6. ANEKS - ZAŁĄCZNIKI

1. Schemat planowanych inwestycji drogowych wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta
2. Schemat istniejących i proponowanych ścieżek rowerowych
3. Schemat linii komunikacyjnych Ostrołęki
4. Mapa sieci Natura 2000 na terenie Ostrołęki
5. Przykłady nowoczesnego zarządzania transportem zbiorowym – systemy informacji dla podróżnych

Zał. 1. Schemat planowanych inwestycji drogowych wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta



Załącznik 2. Schemat istniejących i proponowanych ścieżek rowerowych



— ŚCIEZKI ROWEROWE ISTNIEJĄCE

•••• ŚCIEZKI I SZLAKI ROWEROWE PROPOZOWANE

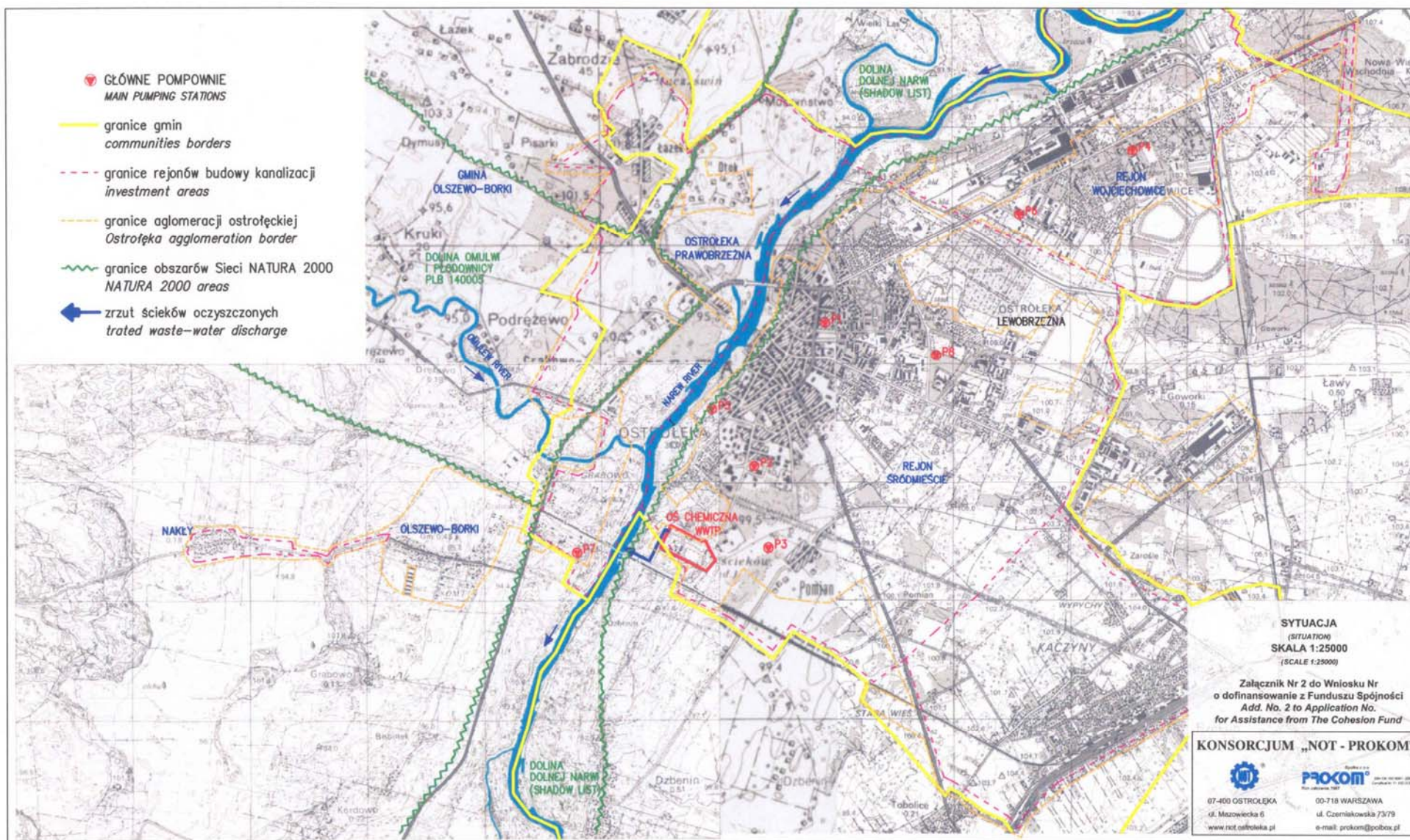
Zał. 3. Schemat linii komunikacyjnych Ostrołęki



LINIE AUTOBUSOWE MKK OSTROŁĘKA

- | | |
|--------------|---------------------|
| — LINIA NR 1 | — LINIA NR 8 |
| — LINIA NR 2 | — LINIA NR 9 |
| — LINIA NR 3 | — LINIA NR 12 i 12A |
| — LINIA NR 4 | — LINIA NR 13 |
| — LINIA NR 5 | — LINIA NR 15 |
| — LINIA NR 6 | — LINIA NR 16 |
| — LINIA NR 7 | — LINIA NR 17 |

Załącznik 4. Obszary Natura 2000 w Ostrołęce



Zał. 5. Przykłady nowoczesnego zarządzania transportem zbiorowym – systemy informacji dla podróżnych



fot. Maciej Stawicki

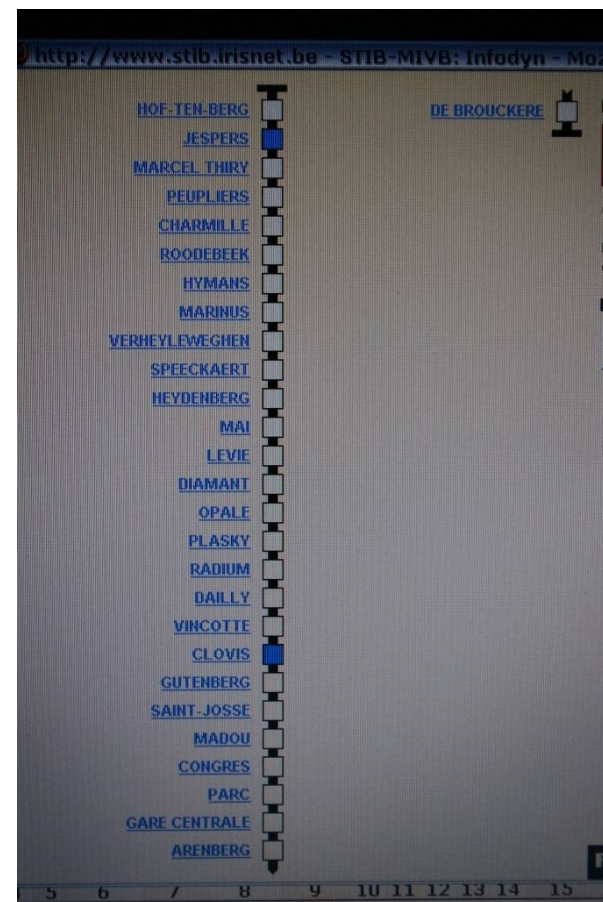
System informacji przystankowej w Brukseli.

Tablica informuje o czasie przyjazdu najbliższych autobusów oraz wskazuje, pomiędzy którymi przystankami znajduje się autobus w danej chwili.



fot. Maciej Stawicki

System informacji przystankowej
– podany czas do odjazdu tramwaju



fot. Maciej Stawicki

Na stronie internetowej przewoźnika (<http://www.stib.irisnet.be>) można śledzić, gdzie znajdują się autobusy danej linii (niebieskie kwadraty), co skraca czas oczekiwania na przystanku w przypadku odstępstw od rozkładu jazdy.