

Zamawiający:

Miasto Łomża

Ul. Stary Rynek 14



ZINTEGROWANY PROGRAM GOSPODARKI TRANSPORTOWEJ MIASTA ŁOMŻY

Synteza raportu końcowego



*Brzeziński, Dybicz, Szagała Sp. j.
00-894 Warszawa, ul. Żelazna 76/66*

Łomża-Warszawa, marzec 2004

1 WSTĘP

Prezentowana synteza przedstawia podstawowe wyniki opracowania pt.: „**Zintegrowany program gospodarki transportowej dla miasta Łomży**”.

Celem pracy było opracowanie zintegrowanego programu gospodarki transportowej dla miasta Łomży, w tym opracowanie celów polityki transportowej oraz środków i zasad ich realizacji przy założeniu, że rozwój transportu ma służyć stymulowaniu rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego miasta, poprawie jego prestiżu i atrakcyjności.

- parkingowym,
- systemem transportu zbiorowego,
- systemem ścieżek rowerowych,
- systemem ruchu pieszego.

Zakresem pracy objęto:

1. Diagnozę stanu systemu transportowego Łomży.
2. Analizę typu SWOT.
3. Określenie celów, środków i zasad realizacji polityki transportowej miasta.
4. Opracowanie priorytetów w zakresie usprawnienia systemu transportowego Łomży ((horyzont roku 2008) oraz zadań docelowych (horyzont roku 2015).

2 DIAGNOZA STANU ISTNIEJĄCEGO

W odniesieniu do systemu drogowego

1. Układ ulic w Łomży ma charakter promienisto-obwodowy i jest ściśle związany z układem dróg zamiejskich. Podstawę systemu stanowi 5 ciągów ulicznych usytuowanych promieniście w stosunku do centrum miasta i będących przedłużeniem podstawowych dróg krajowych i wojewódzkich. Stosunkowo dobrze jest także wykształcony system dróg o charakterze obwodowym w stosunku do centrum miasta. Ciągi te pełnią istotną funkcję dla obsługi ruchu wewnątrz miasta.
2. Dobrze wykształcony promienisto-obwodowy układ ulic miasta stanowi ważny atut w obsłudze ruchu wewnętrznego i źródłowo-docelowego. Niestety wobec braku tras obwodowych, obsługujących ruch zewnętrzny na drogach krajowych i wojewódzkich, z konieczności układ ten obsługuje także ruch tranzytowy. Powoduje to nadmierne koncentrowanie się ruchu, w tym ruchu ciężkiego na głównych ciągach ulicznych, zbiegających się w rejonie Placu Kościuszki, który pełni także funkcję kluczowego węzła przesiadkowego w komunikacji autobusowej.

Niekorzystne ukształtowanie węzła dróg zewnętrznych w rezultacie powoduje takie niekorzystne zjawiska jak: ograniczenie swobody prowadzenia ruchu lokalnego, pogarszanie stanu bezpieczeństwa ruchu, utrudnienia w ruchu komunikacji autobusowej, nadmierne niszczenie infrastruktury transportowej (nawierzchnia), wibracje, hałas, emisje zanieczyszczeń czy wreszcie obniżenie jakości przestrzeni publicznej.

3. Pomiary ruchu drogowego wskazują, że w okresie godzin ruchu szczytowego warunki ruchu na podstawowym układzie ulic centrum miasta są zróżnicowane:

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

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

4. W mieście funkcjonuje 8 skrzyżowań i 1 przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Stosowane są proste metody sterowania ruchem, a dwa podstawowe ciągi uliczne nie są skoordynowane. Nie występują także inne poza standardowymi środki organizacji i sterowania ruchem. W centrum miasta występuje strefa ograniczonego dostępu dla ruchu samochodowego. Jest ona ograniczona do dwóch ulic (ul. Długa i ul. Farna). Ograniczeniu ruchu kołowego sprzyja także funkcjonowanie strefy płatnego parkowania.

W odniesieniu do parkowania

1. W ramach systemu parkowania w Łomży dostępne są miejsca do parkowania przykrawężnikowego oraz na wydzielonych parkingach placowych. W centrum miasta funkcjonuje strefa płatnego parkowania.
2. W strefie tej stosunkowo duża liczba miejsc parkingowych nie jest wykorzystywana, a obserwowana jest skłonność kierowców do parkowania bezpośrednio poza nią. Zasadne jest zatem dokonanie przeglądu granic strefy płatnego parkowania i ewentualna ich weryfikacja. Wymaga to jednak dokładnego sprawdzenia warunków parkowania w strefie i jej otoczeniu. Analizy wymaga także wysokość stawek opłat za parkowanie i ich dostosowanie do prawa popytu i podaży.
3. Istnieje konieczność zwiększenia kontroli wnoszenia opłat parkingowych i przeciwdziałania nielegalnemu parkowaniu.
4. Weryfikacji wymaga także dostępność miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków komunikacji zbiorowej. Jest to istotne z uwagi na swobodę i bezpieczeństwo podróżujących komunikacją zbiorową, a w szczególności osób z kłopotami ruchowymi i osób słabo widzących.

W odniesieniu do komunikacji zbiorowej

1. Podstawą komunikacji zbiorowej w Łomży jest komunikacja autobusowa. Jej udział w obsłudze podróży w godzinach szczytu porannego sięga 54%. System komunikacji autobusowej oparty jest na stosunkowo dużej liczbie - 16 linii. Ich przebiegi zapewniają wysoki stopień bezpośredniości podróży, bez konieczności przesiadania się. Taki sposób organizacji układu wymaga jednak zwiększonego zapotrzebowania na tabor autobusowy i powoduje wydłużenie średniego czasu podróży.

2. Zadania w zakresie zarządzania komunikacją zbiorową i organizacji przewozów realizowane są przez przedsiębiorstwo komunikacyjne MPK. Skutkuje to m.in.:
 - szerokim zakresem regulacji działalności przewozowej przez władze publiczne, wypełnianej przede wszystkim za pomocą własnego, monopolistycznego przewoźnika,
 - brakiem uzależnienia lub niewielkim uzależnieniem sytuacji finansowej przewoźnika od liczby przewożonych pasażerów,
 - brakiem kontroli lub mało skuteczną kontrolą ilości i jakości usług przewozowych,i wykazuje istotne wady obiektywne takie jak:
 - brak weryfikacji prowadzonej działalności przewozowej przez mechanizm konkurencji i w rezultacie brak silnych bodźców do realizacji obsługi komunikacyjnej na wysokim poziomie ilościowym i jakościowym,
 - skłonność do planowania oferty przewozowej podporządkowanej przede wszystkim łatwej i wygodnej realizacji,
 - brak przesłanek skłaniających do prowadzenia badań marketingowych w szerokim zakresie.
2. Świadczenie usług przewozowych jako zakład budżetowy (na podstawie Ustawy o finansach publicznych z dnia 26 listopada 1998r), straciło obecnie pozycję wiodącej formy organizacyjno-prawnej. Wynika to przede wszystkim z faktu, że zakład budżetowy nie posiada osobowości prawnej, a osobowość ekonomiczną ograniczają znacząco zasady gospodarki finansowej, określonej w sposób nakazowy. Co prawda organy założycielskie osiągają poprzez tę formę organizacyjną zwolnienia podatkowe, jednak zdaniem ekonomistów, oszczędności te mają w istocie charakter iluzoryczny, prowadzą bowiem do braku pełnego rachunku kosztów własnych i ograniczają możliwości zarządzania finansowego tymi jednostkami.
3. Komunikację autobusową charakteryzuje dość znaczący stopień korzystania z przejazdów ulgowych. Wyniki badań ankietowych pasażerów wykazują, że około 2/3 osób podróżuje na podstawie biletów ulgowych, a około 1/5 osób posiada uprawnienia do przejazdów bezpłatnych. Oznacza to, że podobnie jak w innych miastach w Polsce dotacja budżetowa przeznaczana na funkcjonowanie komunikacji lokalnej, przeznaczana jest głównie na refundację ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych.
4. Użytkownicy systemu komunikacyjnego pozytywnie oceniają częstotliwość kursowania wozów. W tym względzie w układzie linii komunikacji zbiorowej dominują 2 linie (nr 8 i 10), spełniające podstawową rolę w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców miasta. Cechą charakterystyczną jest wysoka częstotliwość kursowania autobusów zarówno w dni powszednie, jak też w soboty i niedziele.
5. Istotnym problemem jest przestarzały tabor autobusowy (średnia wieku taboru wynosi 12 lat). Co ważniejsze, niemal połowę (24 wozy) stanu inwentarzowego taboru stanowią autobusy eksploatowane od co najmniej 15 lat. Oznacza to, że w krótkim czasie można oczekiwać gwałtownego spadku liczby wozów, osiągając stan inwentarzowy poniżej aktualnej liczby wozów w ruchu. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe odtwarzanie taboru zwykle nie następuje szybko. Rozwiązania tego problemu należy poszukiwać w możliwości pozyskania środków pomocowych oraz w przekształceniach układu komunikacji zbiorowej, prowadzących do zredukowania liczby linii i uproszczenia ich przebiegu (bez zmiany zasięgu przestrzennego obsługi). Rezultatem takich

- przekształceń będzie zwiększenie wskaźnika przesiadkowości i dalsze zwiększenie znaczenia Placu Kościuszki, jako podstawowego węzła przesiadkowego.
6. Oprócz przestarzałego taboru istotnym problemem lokalnego przewoźnika jest zły stan techniczny zaplecza technicznego oraz budynku administracyjno-socjalnego MPK. Stan ten uzasadnia konieczność szybkiej realizacji następujących zadań:
 - modernizacja stacji paliw, w tym: utwardzenie i uszczelnienie przed infiltracją wód opadowych podjazdów, miejsc rozładunku i dystrybucji paliwa,
 - wykonanie kanalizacji deszczowej wraz z separatorami związków ropopochodnych,
 - modernizacja nawierzchni placu manewrowego i parkingów,
 - remont budynku administracyjno-socjalnego.
 7. Analiza warunków ruchu komunikacji autobusowej nie wskazuje na występowanie utrudnień na ciągach ulic oraz na skrzyżowaniach. Fakt ten potwierdza dość wysoka prędkość eksploatacyjna (co oznacza również wysoką prędkość komunikacyjną). Nie oznacza to jednak, że nie ma potrzeby likwidowania lokalnie występujących utrudnień w ruchu autobusów. Nie stwierdzono istotnych problemów związanych z dostępnością przystanków. Zastrzeżenia budzi jednak sposób organizacji węzła przesiadkowego w rejonie dworca PKS, oraz stan techniczny przystanków, a w szczególności warunki oczekiwania na autobusy (standard wiat i ławek, ich brak) oraz stan nawierzchni chodników i zatok autobusowych.
 8. Praktycznie nie są stosowane nowoczesne metody zarządzania ruchem taboru komunikacyjnego (lokalizacja pojazdów, łączność z kierowcą, system powiadamiania o awariach, automatyczna kontrola punktualności) oraz informowania podróżnych (dynamiczna informacja wizualna na przystankach, informacja głosowa). Na podkreślenie zasługuje jednak dostępność stron internetowych pełniących głównie funkcje informacyjne.
 9. Miasto prowadzi działania zmierzające do poprawienia dostępności komunikacji zbiorowej dla niepełnosprawnych, głównie poprzez wymianę taboru na nowoczesny. W ramach rozkładów jazdy przekazywana jest także informacja o kursowaniu autobusów niskopodłogowych. Wykazana w badaniach ankietowych bardzo wysoka ocena warunków podróżowania autobusami niskopodłogowymi wynika nie tylko z nowoczesnej konstrukcji tych pojazdów, ale również z tego, że są to autobusy nowe, wyraźnie odróżniające się od pozostałych, zwykle wozów bardzo starych.

W odniesieniu do ruchu pieszego i rowerowego

1. Badanie ankietowe zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta ujawniło bardzo duży (średnio w dobie 52%) odsetek podróży pieszych. Wysoki jest także odsetek podróży odbywanych w ciągu godziny szczytu porannego (56%). Zjawisko to należy uznać za bardzo korzystne zarówno z punktu widzenia funkcjonowania systemu transportowego jak i aspektów związanych ze zdrowotnością społeczeństwa.
2. Konieczne jest zatem położenie większego nacisku na lepszą organizację ruchu pieszego, w tym w szczególności na poprawienie drożności i stanu technicznego ciągów pieszych oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych na przejściach przez jezdnię.
3. Ruch rowerowy stanowi niewielki odsetek podróży w systemie transportowym miasta - 2%. Jest to m.in. spowodowane brakiem ścieżek rowerowych i miejsc przystosowanych

do bezpiecznego parkowania rowerów. Zmiana tej sytuacji wymaga opracowania spójnego programu rozwoju ruchu rowerowego oraz uruchomienia kampanii na rzecz promowania korzystania z komunikacji rowerowej.

W odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu

1. Stopień bezpieczeństwa ruchu w Łomży należy uznać za dość dobry. Obserwacje przeprowadzone w okresie 2001-2003 wskazują na zmniejszającą się liczbę wypadków i ofiar, przy utrzymującej się dość wysokiej liczbie kolizji.
2. Koncentracja wypadków i kolizji ma miejsce na podstawowych ciągach ulic, przy czym do wypadków dochodzi najczęściej w rejonie skrzyżowań, a do kolizji na odcinkach ulic pomiędzy skrzyżowaniami. Na skrzyżowaniach także obrażenia odnosi największa liczba osób. Szczególnie niebezpieczne są skrzyżowania ulic: Legionów/Sikorskiego, Legionów/Piłsudskiego oraz Sikorskiego/Szosa Zambrowska.

2 SILNE I SŁABE STRONY

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy można stwierdzić, że najważniejsze **mocne strony** systemu transportowego Łomży to:

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

oraz

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

System transportowy Łomży ma jednak także **słabe strony**. Są to:

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

3 SZANSE I ZAGROŻENIA

Szanse i zagrożenia, przed jakimi stoi system transportowy Łomży należy rozpatrywać w skali krajowej, regionalnej i lokalnej. **Szanse** to przede wszystkim:

- położenie miasta w międzynarodowym korytarzu transportowym TEN 1;
- integracja europejska i członkostwo Polski w UE, dające możliwość uzyskania środków na podniesienie standardu podstawowego korytarza transportowego – drogi nr 61 oraz budowy obwodnicy miasta;
- możliwość dofinansowania ze środków UE innych przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu, w tym transportu zbiorowego;
- zainteresowanie opinii publicznej usprawnieniem i rozwojem transportu, zwłaszcza w związku z postępującym zatłoczeniem dróg;
- zainteresowanie gmin ościennych współpracą w zakresie obsługi komunikacją autobusową;
- występujące rezerwy przepustowości stosunkowo dobrze wykształconego układu ulicznego miasta;
- akceptacja społeczeństwa dla wprowadzania takich rozwiązań, jak ograniczenie dostępu samochodów do wybranych rejonów centrum miasta czy system płatnego parkowania;
- aktywność władz miasta w pozyskiwaniu środków z funduszy zagranicznych (autobusy niskopodłogowe, przygotowania do pozyskania funduszy strukturalnych).

Istnieją jednak również poważne zagrożenia. Stwarzają je:

- brak ostatecznych decyzji dot. polityki transportowej państwa i strategii jej wdrażania;
- dalszy wzrost ruchu samochodowego,
- brak konstruktywnej współpracy administracji rządowej i samorządowej różnych szczebli; w szczególności dotyczy to sprawnego wdrażania polityki transportowej czy finansowania transportu zbiorowego,
- luki w instrumentach prawnych i nieuporządkowane przepisy,
- przedłużanie kryzysowej sytuacji związanej z ukształtowaniem węzła drogowego w Łomży wobec braku decyzji dotyczących rozwoju korytarza TEN 1; istotnym w tym względzie jest problem stanu techniczny mostu na Narwi, który praktycznie uniemożliwia prowadzenie ruchu ciężkiego drogami Nr 61 i 63;
- powiązania miasta z regionem i krajem za pomocą transportu zbiorowego, wyłącznie komunikacją autobusową (brak pasażerskich połączeń w transporcie kolejowym);
- dalsze pogarszanie się stanu technicznego dróg – pogłębianie zaległości w utrzymaniu;
- znacząca dekapitalizacja majątku przedsiębiorstwa MPK (stan taboru autobusowego oraz zaplecza technicznego);
- rosnące zanieczyszczenie powietrza i hałas pochodzący od transportu.

4 PROBLEM PRZEBIEGU DROGI VIA BALTICA (KORYTARZ TEN I)

Przebieg drogi „Via Baltica” na terenie Polski ma kluczowe znaczenie dla układu komunikacyjnego Łomży. W dużym stopniu zależy od niego budowa trasy obwodowej w stosunku do miasta w ciągu drogi krajowej nr 61. Potrzeba realizacji tej trasy wynika zarówno z konieczności lepszej obsługi ruchu międzynarodowego, podjętych z tego powodu zobowiązań międzynarodowych, dotyczących korytarza transportowego: Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa, jak i z konieczności lepszego powiązania północno-wschodniej Polski z centrum kraju i innymi regionami. Pilność działań w tym względzie wynika:

- ze stale obserwowanego wzrostu ruchu drogowego oraz umacniania się roli przejścia drogowego w Budzisku, jako jednego z najważniejszych towarowych przejść granicznych w Polsce (4 co do wielkości),
- z występowania licznych uciążliwości związanych z ruchem drogowym na istniejących drogach, źle przystosowanych do przenoszenia zwiększonego ruchu (uciążliwość dla mieszkańców, niszczenie nawierzchni, straty czasu, wypadki, wpływ na środowisko).

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

Podstawową zaletą wariantu I jest krótszy przebieg trasy (o ok. 28 km) i tym samym krótszy czas przejazdu od granicy litewskiej i regionu suwalskiego do centrum kraju. Prowadzone postępowanie w celu przekwalifikowania drogi wojewódzkiej nr 677 na odcinku Ostrów Maz.-Łomża na drogę krajową, może zwiększyć różnicę odległości drogami krajowymi z Ostrowii Maz. do Budziska między wariantem trasy białostockim i łomżyńskim nawet do ok.

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

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

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

5 POLITYKA TRANSPORTOWA ŁOMŻY – CEL GENERALNY

W ciągu ostatnich lat rozwój motoryzacji w Polsce postępował dynamicznie i był nieproporcjonalnie szybszy niż wzrost dochodów ludności. W sposób szczególny problemy z funkcjonowaniem systemów transportowych uwidoczniły się w obszarach zurbanizowanych. Szybki wzrost liczby samochodów spowodował przesiadanie się coraz większej liczby podróżujących do samochodu, a tym samym wzrost natężeń ruchu.

Z doświadczeń wynika, że w obszarach miast próby nadążania z rozbudową dróg i parkingów za rosnącą motoryzacją skazane są na niepowodzenie. W rezultacie przeważa pogląd, że zamiast dostosowywać przepustowość systemu (podaż) do rosnących potrzeb ruchu samochodowego, trzeba dostosować popyt do tej podaży oraz do wymagań dotyczących stanu środowiska. Również miasto Łomża stoi przed koniecznością podjęcia działań, które powinny przeciwdziałać występującym, niekorzystnym tendencjom w funkcjonowaniu systemu transportowego. Do takich zaliczyć należy:

- rosnący ruch w wewnętrznym układzie ulic podstawowych, w tym wysoki udział ruchu tranzytowego;
- zły stan techniczny infrastruktury transportowej (nawierzchnie ulic, chodniki);
- pogarszający się komfort podróżowania komunikacją autobusową, wynikający ze złego stanu technicznego taboru,
- niski udział ruchu rowerowego, wynikający z braku ścieżek i parkingów dla rowerów.

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

Stąd też **generalnym celem polityki transportowej Łomży powinno być takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, które stworzy warunki dla**

sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów, przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i cywilizacyjne.

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

- a. stymulowanie przemieszczania funkcji (mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji), w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości i stworzenie możliwości osiągnięcia celu podróży pieszo lub rowerem,
- b. podnoszenie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez, podnoszenie komfortu podróżowania oraz jakości i niezawodności wykonywanych usług (nowoczesny tabor), stosowanie priorytetów w ruchu ulicznym (sygnalizacje świetlne), usprawnienie powiązań pomiędzy podsystemami transportu zbiorowego (modernizacja węzła MPK/PKS),
- c. usprawnianie warunków ruchu pieszego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych ciągów pieszych, dojść do przystanków, bezpiecznych przejść przez jezdnie itp., w tym dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i innych osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych,
- d. rozwijanie systemu ruchu rowerowego poprzez wpływanie na zmianę zachowań komunikacyjnych na rzecz odbywania podróży rowerem, rozwijanie systemu ścieżek rowerowych oraz miejsc do parkowania rowerów,
- e. prowadzenie aktywnej polityki parkingowej, w tym rozszerzenie strefy płatnego parkowania,
- f. wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technicznych służących zarządzaniu ruchem.

6 CELE SZCZEGÓŁOWE I ZASADY ICH REALIZACJI

W nawiązaniu do celu generalnego polityki transportowej miasta Łomży celami szczegółowymi powinny być:

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

Realizacja celów polityki transportowej powinna następować w stopniu zróżnicowanym w zależności od charakteru obszaru. W strefie centralnej miasta, charakteryzującej się koncentracją celów podróży, rozbudowanym systemem transportu autobusowego, występującymi ograniczeniami przepustowości układu drogowo-parkingowego, podstawą powinno być sprzyjanie funkcjonowaniu komunikacji autobusowej. Może to także oznaczać wprowadzanie restrykcji w stosunku do ruchu samochodów.

Inne podejście do organizacji transportu powinno być stosowane w obszarach luźniejszej zabudowy. Rola komunikacji zbiorowej w tych obszarach jest mniejsza, z wyjątkiem kierunków promienistych prowadzących do centrum miasta. W tych strefach istnieje

możliwość lepszego spełnienia oczekiwań zmotoryzowanych co do możliwości swobodnego wykorzystywania samochodów osobowych, w tym parkowania.

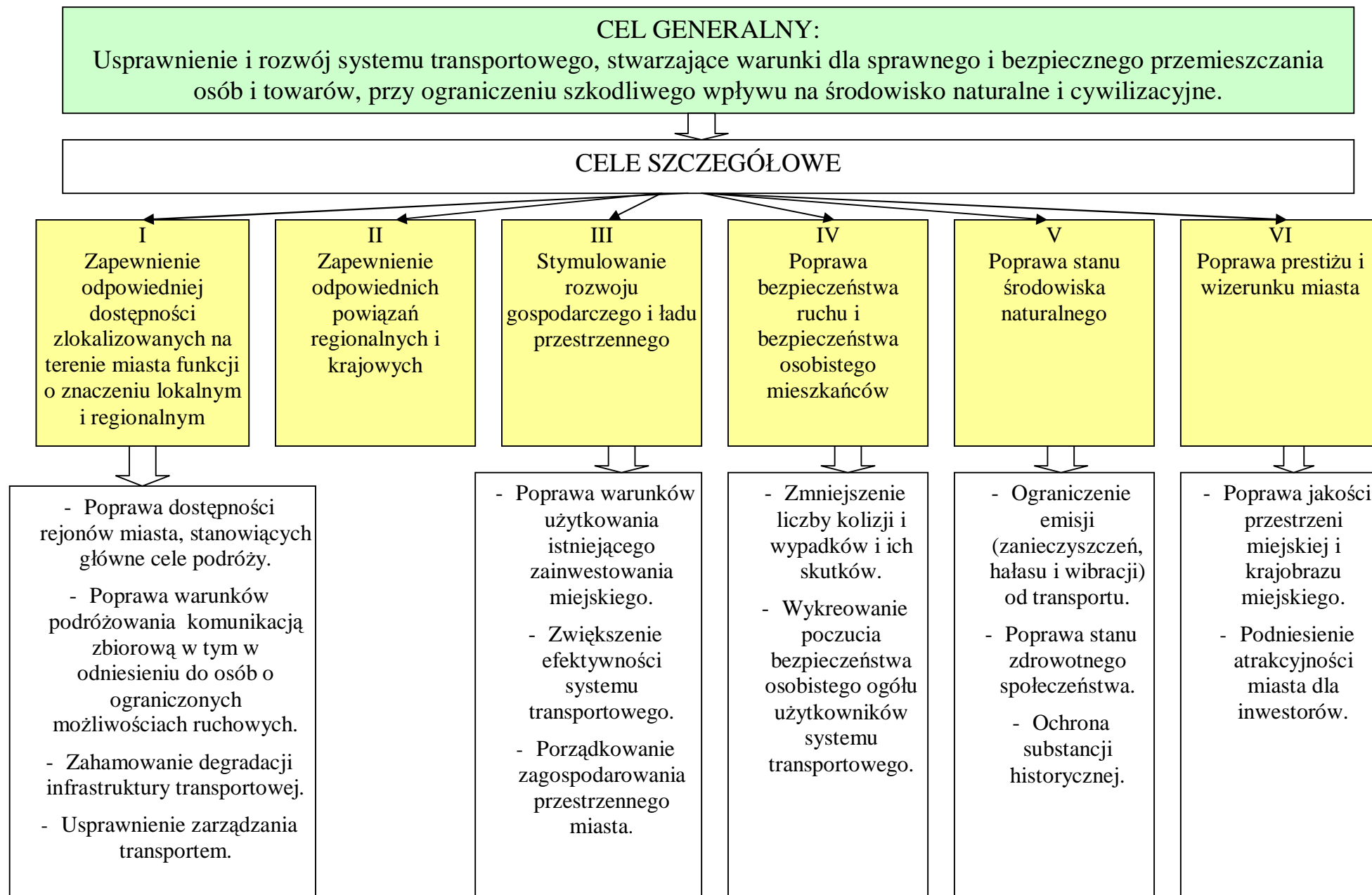
Podstawowe zasady zrównoważenia systemu transportowego w mieście przedstawiono poniżej. Wskazano niezbędne działania z podaniem zróżnicowania na działania o charakterze restrykcyjnym i rekompensującym oraz propozycje środków ich realizacji.

W STREFIE CENTRALNEJ MIASTA:

Rodzaj działania	Środki realizacji
<i>DZIAŁANIE RESTRYKCYJNE – ograniczenie roli samochodów osobowych w podróżach do centrum miasta.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie (rozszerzenie) systemu płatnego parkowania. • Eliminowanie nielegalnego parkowania. • Ograniczenie liczby miejsc parkingowych przez eliminowanie postojowych miejsc przykrawężnikowych położonych wzdłuż ulic prowadzących intensywny ruch autobusowy i w sąsiedztwie przystanków. • Ograniczenia penetracji przez samochody osobowe strefy ochrony konserwatorskiej; wprowadzenie ograniczeń na wybranych ulicach, także czasowych, ze zróżnicowaniem na dni tygodnia i pory doby. • Eliminowanie z ruchu samochodów niesprawnych technicznie oraz przekraczających normy emisji spalin. • Intensyfikacja działań policji i straży miejskiej na rzecz przestrzegania zasad ruchu drogowego.
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – usprawnienie systemu komunikacji autobusowej.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzanie priorytetów dla autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. • Poprawa komfortu podróżowania - wymiana taboru. • Zahamowanie degradacji i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego: przystanki, przystosowanie układu dla niepełnosprawnych. • Wprowadzenie systemu informacji dla podróżnych na głównych przystankach (np. Pl. Kościuszki).
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – Usprawnienie ruchu samochodów.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie systemu zarządzania ruchem, w tym monitorowania ruchu i reagowania w przypadku powstania zdarzeń szczególnych (wypadki, awarie itp.).
<i>DZIAŁANIE REKOMPENSUJĄCE – usprawnienie ruchu rowerowego.</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój systemu dróg rowerowych. • Wprowadzenie normatywu parkingowego (minimum) dla rowerów przy nowo powstających obiektach. • Wprowadzanie publicznych parkingów dla rowerów (z zapewnieniem bezpiecznego ich przechowywania).

W STREFACH MNIEJ ZURBANIZOWANYCH

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



7 ZINTEGROWANY PROGRAM GOSPODARKI TRANSPORTOWEJ

Podstawą sformułowania Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta jest polityka transportowa miasta Łomży, dla którego celem strategicznym było zwiększenie stopnia spójności:

- miasta pod względem transportowym, gospodarczym i społecznym,
- przestrzennej w skali miasta oraz
- miasta z systemem transportowym w skali regionu i kraju.

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

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

W ramach Zintegrowanego Programu Gospodarki Transportowej Miasta Łomży do wykonania zidentyfikowano 27 zadań, w podziale na:

- zadania o znaczeniu priorytetowym (7 zadań),
- zadania pilne wskazane do wykonania do roku 2008 (8 zadań),
- zadania pilne wskazane do systematycznej realizacji do roku 2015 (6 zadań),
- inne zadania możliwe do wykonania po roku 2008 (6 zadań).

Jak zadania priorytetowe uznano:

Zadanie 1: Wprowadzenie zintegrowanego systemu zarządzania ruchem

Obejmuje ono co najmniej 7 podsystemów funkcjonalnych (sterowania sygnalizacją świetlną, monitorowania ruchu, szybkiego reagowania w przypadku awarii, łączności służb miejskich, nadzoru ruchu i dyspozytorskiego sterowania ruchem autobusów miejskich, informacji dla pasażerów. Do podstawowych efektów realizacji tego zadania należy zaliczyć:

- Usprawnienie ruchu samochodowego (zmniejszenie strat czasu, liczby zatrzymań).
- Usprawnienie ruchu autobusów (zmniejszenie strat czasu, zwiększenie prędkości jazdy, zredukowanie kosztów eksploatacji).
- Monitorowanie ruchu i szybkie reagowanie w przypadku powstawania zdarzeń.
- Poprawa systemu informacji dla użytkowników systemu transportowego.
- Ograniczenie uciążliwości ruchu i negatywnego oddziaływania na środowisko.
- Zwiększenie niezawodności systemu transportowego i bezpieczeństwa ruchu.

Zadanie 2: Budowa południowo-wschodniego obejścia Łomży w ciągu drogi nr 61

Przeprowadzenie tej inwestycji zależy od decyzji GDDKiA w zakresie rozwoju sieci drogowej. Wskazane jest jednak kontynuowanie przez władze miasta działań w kierunku utrzymania korytarza Ostrów Maz. - Łomża – Grajewo - Augustów, jako elementu międzynarodowego korytarza transportowego TEN-1. Budowa obejścia doprowadzi

- Usprawnienia ruchu wewnątrz miasta (redukcja ruchu tranzytowego).
- Ułatwienia rozrządu ruchu źródłowo-docelowego związanego z Łomżą.
- Odciążenia istniejącego mostu na rzece Narew (w ciągu drogi nr 61).
- Usprawnienia ruchu autobusów (zmniejszenie strat czasu, zwiększenie prędkości jazdy).
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (segregacja ruchu tranzytowego i wewnętrznego).
- Ograniczenie niszczenia infrastruktury drogowej miasta na podstawowych ciągach ulic (w wyniku ograniczenia przejazdu samochodów ciężarowych przez miasto).

Należy oczekiwać, że w wyniku budowy obejścia i redukcji ruchu na głównych ciągach ulic prowadzących w kierunku centrum (Al. Legionów, ul. Wojska Polskiego, Zjazd), może prowadzić do wzrostu prędkości pojazdów. Niezbędna jest zatem realizacja programu uspokojenia ruchu na tych ciągach dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu.

Zadanie 3: Wprowadzenie programu poprawy BRD

Punktem wyjścia powinno być przeprowadzenie szczegółowej analizy bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach i ciągach ulic oraz opracowanie programu podniesienia bezpieczeństwa ruchu. Podstawą programu powinno być:

- wprowadzenie ograniczeń prędkości (50 km/h) na głównych ciągach ulic,
- wprowadzenie stref ruchu uspokojonego (30 km/h) w osiedlach mieszkaniowych,
- segregowanie ruchu (samochodów, rowerów i pieszych),
- zwiększenie kontroli służb nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego,
- poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach przez jezdnię (sterowanie sygnalizacją świetlną, oznakowanie, azyle dla pieszych).

Zadanie 4: Wymiana taboru miejskiej komunikacji autobusowej

Przyjęto, że ze względu na stan techniczny taboru autobusowego zadanie to zostanie zrealizowane do roku 2008. W późniejszym okresie wymiana taboru powinna następować według potrzeb. Wymiana taboru przede wszystkim przyczyni się do:

- Podniesienie konkurencyjności komunikacji autobusowej w stosunku do indywidualnej.
- Zwiększenie niezawodności funkcjonowania komunikacji autobusowej.
- Poprawa warunków podróżowania osób w tym niepełnosprawnych
- Redukcja wydatków na remonty i naprawy taboru.
- Podwyższenia jakości przestrzeni miejskiej.

Wskazane jest powiązanie wymiany taboru na nowoczesny z analizą możliwości wprowadzenia do eksploatacji autobusów o zróżnicowanej pojemności i tym samym zwiększenie stopnia elastyczności eksploatacyjnej taboru oraz ograniczenie kosztów zakupu

taboru i jego eksploatacji. Proponuje się rozważenie możliwości eksploataowania dwóch typów autobusów: wielkopojemnych oraz midibusów. Tabor autobusowy o mniejszej pojemności powinien być wykorzystywany do obsługi linii komunikacyjnych o mniejszym zapotrzebowaniu na przewozy i do podwyższania częstotliwości kursowania na głównych liniach w okresach ruchu szczytowego.

Zadanie 5 i 6: Rozwój infrastruktury + kampania na rzecz ruchu rowerowego

I etap rozwoju infrastruktury dla ruchu rowerowego powinien obejmować:

- Budowę dróg rowerowych do obsługi ruchu w dojazdach do pracy i usług, w tym wzdłuż: ul. Wojska Polskiego, al. Legionów, ul. Zawadzkiej.
- Budowę dróg rowerowych do obsługi ruchu rekreacyjnego, w tym wzdłuż ul. Rybaki (dojazd do terenów rekreacyjnych i ogródków działkowych) i dalej ulicami Zamiejską, Nadnarwiańską i Grobla Jednaczewska w kierunku Łasku Jednaczewskiego,
- Budowę parkingów/stanowisk parkingowych dla bezpiecznego przechowywania rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie urzędów miejskich, dworca PKS i obiektów służby zdrowia.
- Kreowanie mody na korzystanie z roweru w podróżach do pracy i podróżach rekreacyjnych.

Spodziewane podstawowe efekty to zwiększenie udziału ruchu rowerowego w obsłudze mieszkańców, ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko (zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego) oraz poprawa zdrowotności społeczeństwa.

Zadanie 7: Modernizacja bazy MPK

Stan techniczny bazy MPK uzasadnia konieczność szybkiej realizacji następujących zadań:

- modernizacja stacji paliw, w tym: utwardzenie i uszczelnienie przed infiltracją wód opadowych podjazdów, miejsc rozładunku i dystrybucji paliwa,
- wykonanie kanalizacji deszczowej wraz z separatorami związków ropopochodnych,
- modernizacja nawierzchni placu manewrowego i parkingów,
- remont budynku administracyjno-socjalnego.

Inne zadania pilne wskazane do realizacji do roku 2008:

- Wprowadzenie systemu zarządzania utrzymaniem infrastruktury transportowej.
- Modernizacja przystanków komunikacji autobusowej.
- Racjonalizacja przebiegów linii komunikacyjnych i optymalizacja rozkładów jazdy.
- Rozdzielenie funkcji zarządzania komunikacją zbiorową od funkcji przewozowej.
- Przestrzenna i organizacyjna integracja węzłów przesiadkowych MPK/PKS.
- Rozszerzenie systemu płatnego parkowania.
- Kontrola parkowania.
- Ułatwienie dostępu do przystanków komunikacji autobusowej.

Zadania, których realizacja powinna następować w najbliższych latach i być kontynuowana do roku 2015:

- Wprowadzenie elementów konkurencji w świadczeniu usług przewozowych w komunikacji zbiorowej.
- Modernizacja ulic układu podstawowego.
- Modernizowanie ciągów pieszych.
- Uzupełnianie układu drogowego w dzielnicach mieszkaniowych.
- Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego w obszarach mieszkaniowych.
- Badania marketingowe w komunikacji zbiorowej.

Zadania których realizacja jest ważna ale powinna następować po roku 2008 ze względu na , spodziewane ograniczenia finansowe i inne działania uznane za pilne.

- Rozbudowa podstawowego układu ulic miasta: przedłużenie ciągu ul. Szosa Mężenińska - Poznańska do drogi nr 61 (ul. Wojska Polskiego); przedłużenie ul. Zawadzkiej na odcinku od ul. Przykoszarowej do ul. szosa Mężenińska; przedłużenie ul. Browarnej do Nowogrodzkiej.
- Rozwój systemu ruchu rowerowego – etap II.
- Rozszerzanie strefy ruchu uspokojonego w centrum miasta.
- Unowocześnienie systemu informacji w ważnych węzłach przesiadkowych.

8 SPODZIEWANE EFEKTY REALIZACJI CELÓW PROGRAMU DO ROKU 2008

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

W odniesieniu do systemu drogowego efektem powinno być:

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

W odniesieniu do systemu komunikacji zbiorowej efektem powinno być:

- zwiększenie udziału komunikacji autobusowej w odbywaniu podróży pieszych w dobie z 41% obecnie do 45% w roku 2008 (w okresie jesień-zima);

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

W odniesieniu do ruchu pieszego i rowerowego efektem powinno być:

- utrzymanie minimum 50% udziału podróży pieszych w podróżach.
- znaczące zwiększenie do roku 2008 udziału ruchu rowerowego w odbywaniu podróży pieszych w okresie wiosenno-letnim (z 2 do 10%).

9 UWAGI DOTYCZĄCE ORGANIZACJI PRZEWOZÓW AUTOBUSOWYCH

W nawiązaniu do diagnozy stanu istniejącego jak również z przesłanek ogólnych, których genezę stanowią problemy funkcjonowania transportu zbiorowego należy stwierdzić, że:

1. **W przypadku Łomży wskazane byłoby rozważenie możliwości powołania jednostki zarządzającej transportem zbiorowym w skali regionalnej**, obejmującej miasto i tereny przyległe, dla których stanowi ono ośrodek centralny.
2. Najlepsze wyniki w zakresie poprawy jakości usług przewozowych będzie można uzyskać wówczas, gdy usługi te świadczone będą na podstawie umów zawieranych pomiędzy jednostką zarządzającą (nadzorującą) komunikacją zbiorową a przewoźnikami.
3. Jednym z największych wyzwań dla komunikacji miejskiej jest wstąpienie Polski do Unii Europejskiej. **Z zasadami przyjętymi w UE nie da się pogodzić utrzymywania monopolu przedsiębiorstw chronionych przez państwo lub władze samorządowe.** Dotowanie transportu miejskiego, czy finansowanie kluczowych inwestycji będzie nadal możliwe, jednak nie może to się odnosić do z góry określonego przewoźnika.
4. Korzystne dla transportu miejskiego jest to, że Komisja Europejska traktuje go inaczej niż np. transport na dalekie odległości. Celem jest bowiem walka z zatłoczeniem dróg miejskich i poprawa warunków środowiskowych. Dopuszcza się wsparcie finansowe przynajmniej do czasu, kiedy nie zostaną uruchomione mechanizmy fiskalne wyrównujące szanse transportu zbiorowego i indywidualnego (przez odpowiednie opodatkowanie tego ostatniego). W przygotowywanych przepisach, dotyczących publicznego transportu zbiorowego, zakłada się wprowadzenie „konkurencji regulowanej”. Oznacza to dopuszczenie publicznego finansowania usług o standardzie wyższym, niż to byłoby możliwe do osiągnięcia przy braku dotowania. Dąży się przy tym do tego, żeby założony standard usług został zapewniony przy kosztach weryfikowanych za pomocą mechanizmu konkurencji.
5. Zwiększenie konkurencji na rynku usług przewozowych w lokalnym transporcie zbiorowym może następować poprzez włączanie do tej działalności przewoźników prywatnych, dysponujących własnymi autobusami i często wykazujących się niższymi kosztami eksploatacji niż przewoźnicy komunalni.

6. Warunkiem zapewnienia odpowiedniej atrakcyjności usług komunikacji zbiorowej jest systematyczne prowadzenie badań marketingowych i kształtowanie na tej podstawie oferty przewozowej. Podstawowe znaczenie mają tu badania potrzeb przewozowych i rozpoznanie ocen i preferencji osób systematycznie podróżujących środkami komunikacji zbiorowej, jak również osób podróżujących sporadycznie.
7. Poza poprawą efektywności działalności organizacyjnej i ekonomicznej należy podejmować inne, skoordynowane przedsięwzięć, obejmujące m.in.:
 - optymalizowanie wykorzystania taboru, układu linii i częstotliwości kursowania;
 - wymianę wyeksploatowanego taboru,
 - integrowanie różnych przewoźników poprzez koordynację rozkładów jazdy i wprowadzenie jednolitych taryf,
 - zapewnienie odpowiednich nakładów na utrzymanie dróg, przez które przebiegają trasy komunikacji zbiorowej,
 - poprawa funkcjonalności przystanków (zatoki, wiaty, informacja dla pasażerów).
8. **Obecnie występujące, dobre warunki ruchu autobusów komunikacji zbiorowej w układzie ulicznym Łomży nie oznaczają, że nie ma potrzeby wprowadzania żadnych rozwiązań usprawniających funkcjonowanie tras komunikacyjnych,** w tym stosowania metod i środków uprzywilejowania autobusów w ruchu. Doświadczenia wskazują, że łatwiejsze jest uzyskanie aprobaty społecznej dla takich rozwiązań, zanim nastąpi drastyczne pogorszenie warunków podróżowania w większych obszarach miasta. W odniesieniu do miast średniej wielkości, do których zalicza się Łomża, dotyczy to zwłaszcza obszaru centrum oraz tras do niego prowadzących.