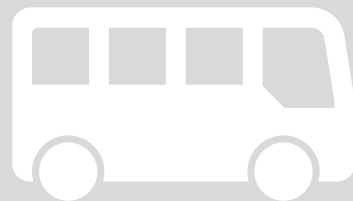


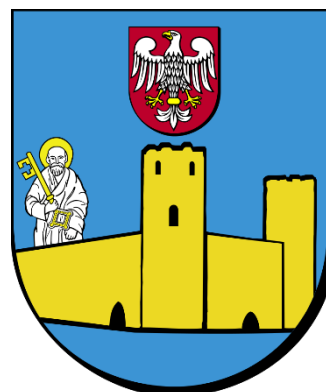


**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU PUBLICZNEGO
TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU
CIECHANOWSKIEGO**

(projekt do konsultacji społecznych)



LUTY, 2024



Autorami planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ciechanowskiego są członkowie zespołu specjalistów ds. transportu zbiorowego spółki REFUNDA z siedzibą we Wrocławiu



www.refunda.pl

Spis treści

| | | | |
|--|----|--|----|
| 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA | 5 | 5.3.1. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA | 44 |
| 1.1. CEL PLANU | 5 | 5.4. TRANSPORT INDYWIDUALNY | 46 |
| 1.2. ZAKRES PLANU | 7 | 5.5. WPŁYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO .. | 50 |
| 1.3. DEFINICJE I OKREŚLENIA | 9 | 5.5.1. KORZYSTANIE ZE ŚRODOWISKA | |
| 1.4. KONSULTACJE SPOŁECZNE | 11 | NATURALNEGO | 50 |
| 2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU | 12 | 5.5.2. EMISJA SPALIN | 53 |
| 3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO – | | 5.5.3. EMISJA HAŁASU | 56 |
| GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM .. | 13 | 6. OCENA I PROGNOZY SPOŁECZNYCH | |
| 3.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE | | POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE | |
| CIECHANOWSKIM | 13 | PUBLICZNYM | 57 |
| 3.2. DEMOGRAFIA | 14 | 6.1. OCENA I PROGNOZA POTRZEB | |
| 3.3. GOSPODARKA | 16 | PRZEWOZOWYCH | 57 |
| 3.2. SFERA SPOŁECZNA | 17 | 6.2. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU .. | 58 |
| 3.3. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH | | 6.2.1. OŚWIATA | 58 |
| WSCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU | | 6.2.2. INSTYTUCJE PUBLICZNE | 61 |
| CIECHANOWSKIEGO | 18 | 6.2.3. OBIEKTY SŁUŻBY ZDROWIA | 61 |
| 4. ISTNIEJĄCA SIEĆ KOMUNIKACYJNA NA | | 6.2.4. ZAKŁADY PRACY | 62 |
| OBSZARZE POWIATU CIECHANOWSKIEGO | 21 | 6.2.5. OBIEKTY HANDLOWE | 62 |
| 4.1. REGIONALNY OSOBOWY TRANSPORT | | 7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORY | |
| ZBIOROWY | 21 | RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU | 64 |
| 4.2. PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY, | | 7.1. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU | |
| KTÓREGO ORGANIZATOREM JEST POWIAT | | RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU | |
| CIECHANOWSKI | 25 | WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII | |
| 4.2.1. SIEĆ KOLEJOWA | 29 | ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO | |
| 5. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO | | TRANSPORTU ZBIOROWEGO | 64 |
| TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE | | 7.2. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU | |
| OBJĘTYM PLANEM | 31 | RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU W | |
| 5.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE . | | PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM | |
| | 31 | UWZGLĘDNIAJĄCE INFRASTRUKTURĘ | |
| 5.2. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI | | TRANSPORTOWĄ | 65 |
| STRATEGICZNYMI | 33 | 7.2.1. METRYKA RESPONDENTÓW | 65 |
| 5.2.1. USTALENIA KRAJOWEGO PLANU | | 7.2.2. ANALIZA WYNIKÓW BADAŃ | 67 |
| TRANSPORTOWEGO | 33 | 7.3. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU | |
| 5.2.2. USTALENIA WOJEWÓDZKIEGO | | RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU | |
| PLANU TRANSPORTOWEGO | 34 | | |
| 5.2.3. USTALENIA LOKALNYCH | | | |
| DOKUMNETÓW STRATEGICZNYCH | 35 | | |
| 5.3. UKŁAD DROGOWY | 37 | | |

| | | | |
|--|----|---|----|
| WYNIKAJĄCE Z POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI..... | 72 | 9.3. PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ..... | 79 |
| 8. PLANOWANA OFERTA TRANSPORTOWA ORAZ POŻĄDANY STANDARD USŁUG TRANSPORTOWYCH W PRZEWOZACH O CHARKTERZE UŻTECZNOŚCI PUBLICZNEJ | 73 | 9.4. ZASADY PROEJKTOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY | 80 |
| 8.1. GWARANTOWANA DOSTĘPNOŚĆ PRZESTRZENNA – SIEĆ KOMUNIKACYJNA, NA KTÓREJ PLANOWANE JEST WYKONYWANIE PRZEWOZÓW O CHARKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ..... | 73 | 9.5. PROJEKTOWANIE SYSTEMU TARYFOWO – BILETOWEGO I DYSTRYBUCJI BILETÓW | 81 |
| 8.2. PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA..... | 73 | 10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH..... | 84 |
| 8.3. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU | 74 | 10.1. FORMY I ŹRÓDŁA FIANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH | 84 |
| 8.4. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO WYMGANE WYPOSAŻENIE POJAZDÓW | 74 | 10.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH | 85 |
| 8.5. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH | 74 | 11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ..... | 86 |
| 8.5.1. PRZYSTOSOWANIE TABORU DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI | 74 | 11.1. INFORMACJA PASAŻERSKA W WĘZŁACH PRZESIADKOWYCH, NA DWORCACH I PRZYSTANKACH | 88 |
| 8.5.2. PRZYSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH | 75 | 11.2. INFORMACJA PASAŻERSKA W POJAZDACH | 89 |
| 8.6. STANDARDY W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA | 75 | 11.3. INFORMACJA PASAŻERSKA W MIEJSCACH NIEZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z TRANSPORTEM..... | 89 |
| 8.6.1. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU TRANSPORTU PUBLICZNEGO | 75 | 12. KIERUNKI ROZOWJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO..... | 90 |
| 8.6.2. WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO | 76 | 12.1. ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO..... | 90 |
| 9. ZADADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM..... | 78 | 12.2. KSZTAŁTOWANIE WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH | 91 |
| 9.1. ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM | 78 | 12.3. INTEGRACJA TARYFOWA TRANSPORTU PUBLICZNEGO | 92 |
| 9.2. WYBÓR OPERATORA..... | 78 | 12.4. DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PRZYTSANKOWEJ DO POTZREB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI | 92 |
| | | AKTY PRAWNE PRZYTOCZONE W OPRACOWANIU..... | 94 |
| | | SPIS TABEL..... | 95 |
| | | SPIS RYSUNKÓW | 95 |
| | | SPIS WYKRESÓW | 96 |
| | | ZAŁĄCZNIK GRAFICZNY..... | 97 |

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

1.1. CEL PLANU

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ciechanowskiego (dalej jako Plan transportowy lub Plan) jest ustalenie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego systemu standardów dla powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości świadczonych usług.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie oczekiwania społeczne mieszkańców Powiatu Ciechanowskiego dotyczące transportu zbiorowego. Realizacja celu głównego pozwoli na rozwój organizowanego przez Powiat Ciechanowskiego publicznego transportu zbiorowego, który – zgodnie z wizją rozwoju – dzięki dostępności, jakości i efektywności działania, stanie się realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie w szczególności potrzeby osób o ograniczonej zdolności ruchowej (niepełnosprawnych i osoby starsze), ochronę środowiska naturalnego oraz ideę zrównoważonego rozwoju.

Czym jest Plan transportowy

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

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

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

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

1. Gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. Powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
4. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. Województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6. Minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

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

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla

administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

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

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

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

- ❖ **Cel 1.** Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- ❖ **Cel 2.** Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów.
- ❖ **Cel 3.** Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- ❖ **Cel 4.** Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru – instrument rozwoju gospodarczego.
- ❖ **Cel 5.** Poprawa bezpieczeństwa – radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- ❖ **Cel 6.** Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Rola planu

Plan transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu: rozwój istniejącej sieci pomiarowej, jakości powietrza w mieście poprawę, jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych, popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego), promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej, wprowadzenie strefy płatnego parkowania w centrum miasta, stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” na obrzeżach miasta, eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe), działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu), modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy, poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO), ograniczenie indywidualnego ruchu samochodów w centrum miasta na rzecz komunikacji zbiorowej, poprawę inżynierii ruchu dla uzyskania płynności ruchu

miejskiego np. poprzez synchronizację sygnalizacji świetlnej, zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

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

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

1.2. ZAKRES PLANU

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12. ust. 1. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu obszarowo obejmuje tereny gmin należących do Powiatu Ciechanowskiego i zawiera następujące informacje:

- ❖ sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym,
- ❖ ocenę i prognozy potrzeb przewozowych z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu

zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej,

- ❖ preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu,
- ❖ planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych,
- ❖ zasady organizacji rynku przewozów,
- ❖ organizację systemu informacji dla pasażera,
- ❖ przewidywane finansowanie usług przewozowych,
- ❖ planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Przy opracowaniu dokumentu uwzględniono:

- ❖ stan zagospodarowania przestrzennego Powiatu Ciechanowskiego;

- ❖ stan zagospodarowania przestrzennego Gmin Powiatu Ciechanowskiego i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
- ❖ sytuację społeczno-gospodarczą Powiatu Ciechanowskiego,
- ❖ obecny system transportowy i jego wpływ na środowisko,
- ❖ potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- ❖ rentowność linii komunikacyjnych.

1.3. DEFINICJE I OKREŚLENIA¹

Autobus niskopodłogowy (Low Floor) – autobus, który posiada 100% niskiej podłogi, tj. nie posiada stopni wejściowych,

Autobus zeroemisyjny – zgodnie z art. 1 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 tej ustawy, wykorzystujące do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych, lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji,

B&R – parking w systemie Zostaw Rower i Jedź, w tłumaczeniu z angielskiego Bike&Ride,

Gminy – gminy wchodzące w skład Powiatu Ciechanowskiego,

Linia komunikacyjna* – połączenie komunikacyjne na: sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo–terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych– wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;

MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny,

Operator publicznego transportu zbiorowego* – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie,

Organizator publicznego transportu zbiorowego* – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu

zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007,

Powiatowe przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów;

Powiatowo–gminne przewozy pasażerskie* – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo–gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie,

PT / Plan / Plan transportowy – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ciechanowskiego,

PTZ – publiczny transport zbiorowy,

P&R – parking „Park&Ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

Przewoźnik* – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,

Przystanek komunikacyjny* – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym,

¹ Definicje oznaczone * cytowane są z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

SDRR – Średni Dobowy Ruch Roczny,

SDRZ – Średni Dobowy Ruch Zimowy,

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 – 17 lat,

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18–64 lat, dla kobiet – 18–59 lat,

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn – 65 lat i więcej, dla kobiet – 60 lat i więcej,

Wiek mobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku 18–44 lat,

Wiek niemobilny – grupa wieku produkcyjnego obejmująca ludność w wieku: mężczyźni – 45–64 lat, kobiety – 45–59 lat,

Zintegrowane węzły przesiadkowe – zgodnie z art. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – węzły różnych środków przewozowych transportu zbiorowego wraz z funkcjami towarzyszącymi (handel i usługi), wyposażone w niezbędną dla podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną,

Zrównoważony transport – idea efektywnej, ekonomicznej i ekologicznej komunikacji.

1.4. KONSULTACJE SPOŁECZNE

2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU

Przy opracowywaniu planu transportowego dla Powiatu Ciechanowskiego wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Starostwa Powiatowego w Ciechanowie, Gmin należących do Powiatu oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy Planu transportowego województwa mazowieckiego.

Plan transportowy dla Powiatu Ciechanowskiego jest dokumentem składającym się z:

- **części diagnostycznej**, która obejmuje charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu;
- **części planistycznej**, która obejmuje przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną ofertę standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

3. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO – GOSPODARCZA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM

3.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE CIECHANOWSKIM

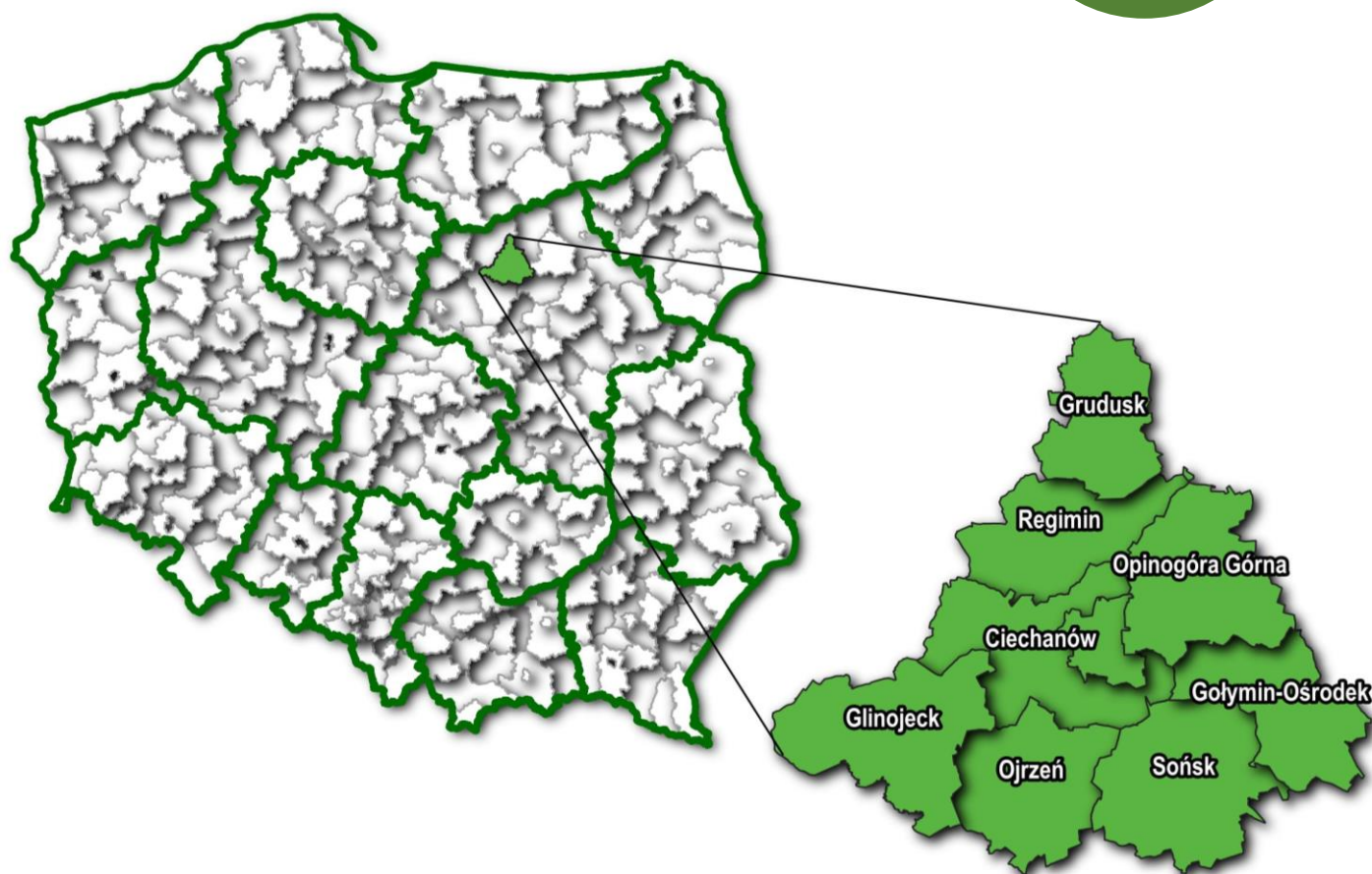
Powiat Ciechanowski położony jest w północnej części województwa mazowieckiego. Zajmuje powierzchnię **1060 km²**. Siedzibą władz Powiatu jest miasto Ciechanów.

W jego skład wchodzi:

- ❖ gminy miejskie: Ciechanów;
- ❖ gminy miejsko–wiejskie: Głinojeck;
- ❖ gminy wiejskie: Ciechanów, Gołmin–Ośrodek, Grudusk, Ojrzeń, Opinogóra Górna, Regimin, Sońsk;
- ❖ miasta: Ciechanów, Głinojeck.

Liczba ludności
(GUS,2022)
85 627 os.

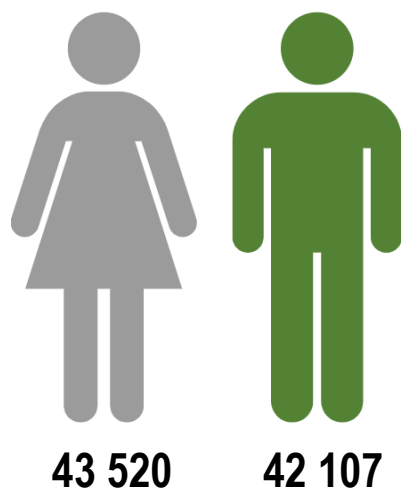
Gęstość zaludnienia
(GUS,2022)
81 os/km²



Rysunek 1 Położenie Powiatu Ciechanowskiego i podział administracyjny
Źródło: opracowanie własne.

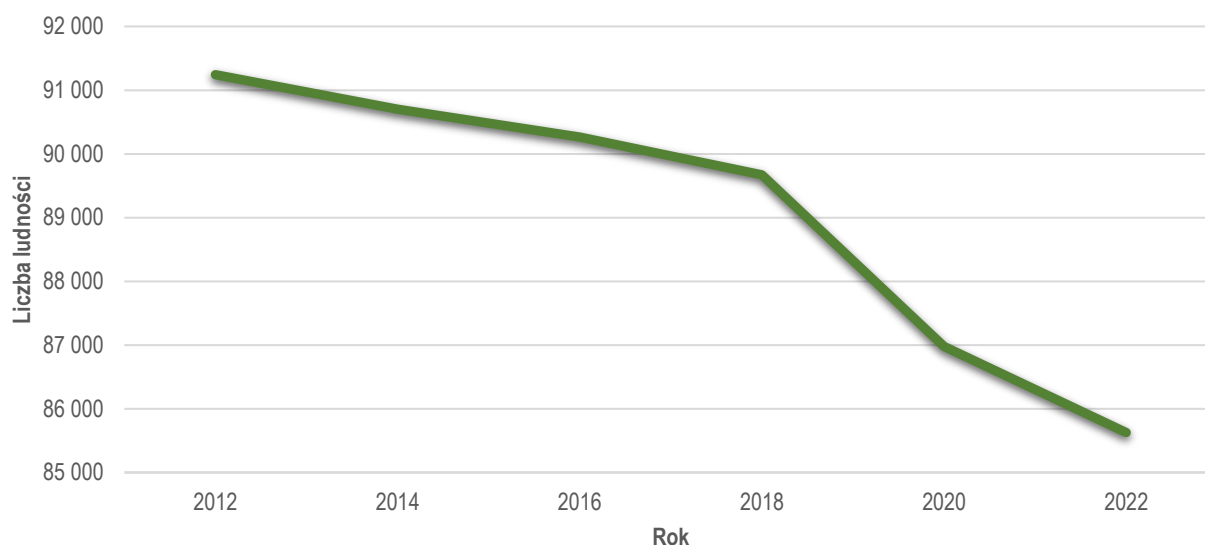
3.2. DEMOGRAFIA

Według Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) na koniec 2022 roku Powiat Ciechanowski zamieszkiwało 85 627 osób, w tym 51% kobiet. Gęstość zaludnienia wynosiła 81 osób/km².



Największą liczbą ludności odznacza się Miasto Ciechanów z 41 980 mieszkańcami. Spośród gmin wiejskich i miejsko-wiejskich najbardziej liczna jest z kolei Gmina Ciechanów. Najmniejszą liczbę ludności posiada Gmina Grudusk. Największa gęstość zaludnienia występuje w Mieście Ciechanów. Wśród gmin wiejskich i miejsko-wiejskich największą gęstość zaludnienia wykazuje Gmina Ciechanów, najmniejszą zaś Gmina Gołymin-Ośrodek.

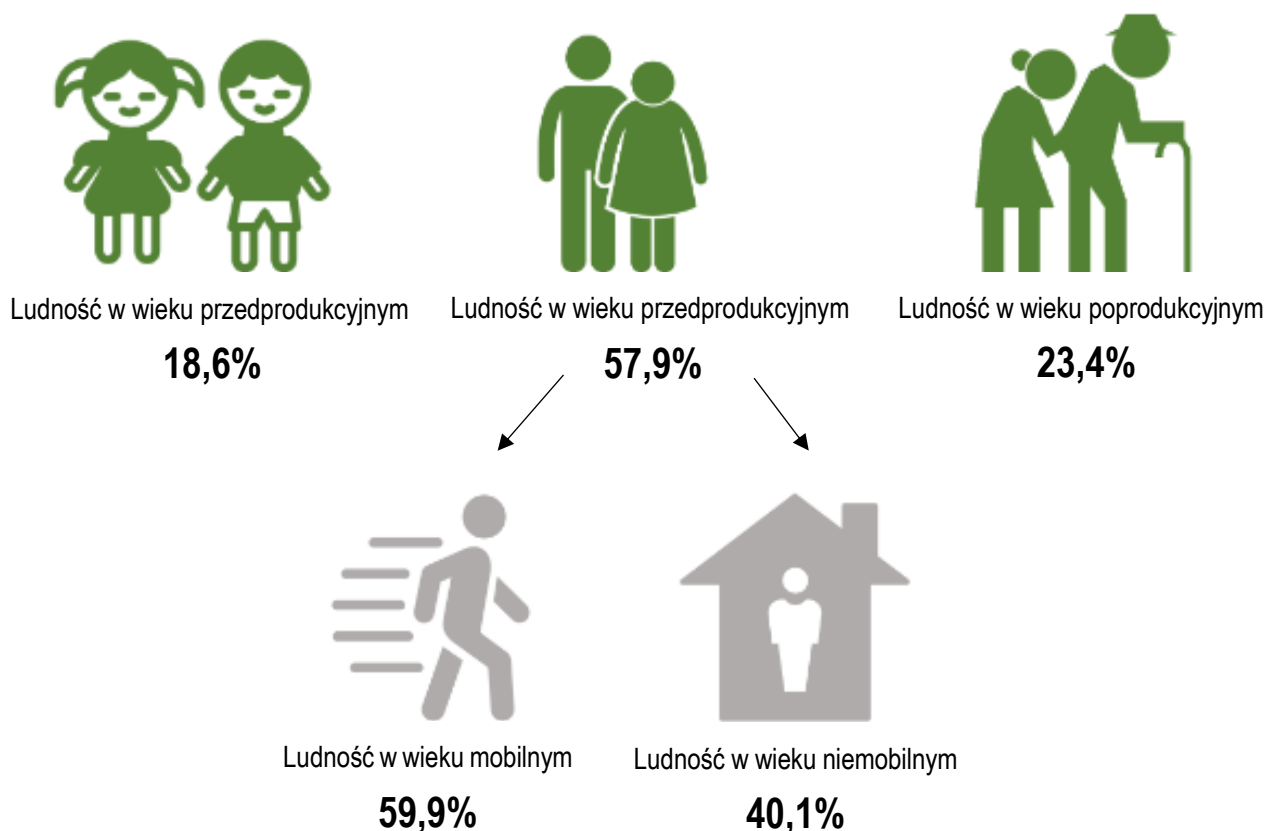
Spośród licznych a zarazem naturalnych czynników demograficznych, determinujących popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego na pierwszym miejscu należy wskazać zachodzące zmiany w liczbie ludności. W ostatnich dziesięciu latach zaobserwowano znaczący spadek liczby ludności (-6,15 % w stosunku do stanu ludności z 2012 roku).²



Wykres 1 Zmiany liczby ludności Powiatu Ciechanowskiego w latach 2012–2022
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2022 r.

² Źródło: GUS, 2022 r.

Struktura funkcjonalna ludności



Wśród czynników demograficznych, mających istotny wpływ na rozwój transportu publicznego, szczególne znaczenie ma poziom aktywności zawodowej mieszkańców. Analiza struktury ekonomicznej ludności Powiatu wykazuje dominację osób w wieku produkcyjnym. Na koniec 2022 roku udział ludności w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 18,6% w stosunku do ogólnej liczby mieszkańców, w wieku produkcyjnym 57,9%, zaś w wieku poprodukcyjnym 23,4%. Na terenie Powiatu wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym ma charakter rokroczny, występuje on przy jednoczesnym spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym. Opisanie

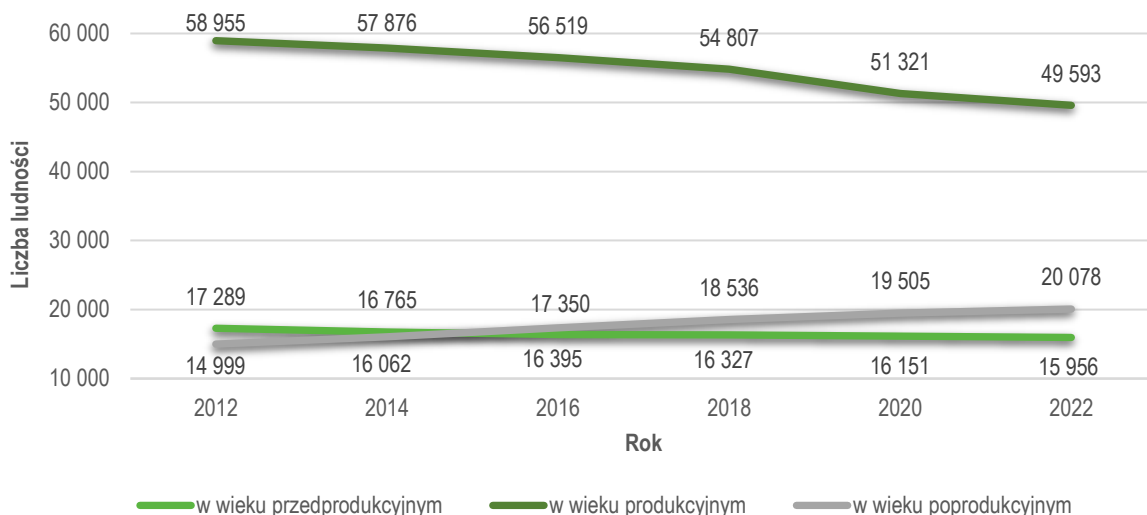
powyżej zjawisko powoduje wzrost wskaźnika obciążenia demograficznego, co potencjalnie stanowi zagrożenie dla rozwoju transportu publicznego. W konsekwencji może to doprowadzić do spadku liczby uczniów i osób w wieku mobilnym, co bezpośrednio przełoży się na spadek zapotrzebowania na usługi przewozowe w kierunku placówek edukacyjnych, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na realizację przewozów o charakterze fakultatywnym (w kierunku szpitali, ośrodków zdrowia, punktów handlowych, obiektów kulturalno-rozrywkowych).

Ruch naturalny i wędrownkowy

Przyrost naturalny ogółem w Powiecie Ciechanowskim wyniósł w 2022 roku -425 a saldo migracji ogółem -154 . Przyrost naturalny w odniesieniu do 1000 ludności wyniósł wówczas $-4,95$. Dostrzec należy, iż oba ww. współczynniki zachowują niepokojącą tendencję wzrostową, tj. przyrost naturalny ogółem od 2011 r.

zmniejszył się z poziomu 40, natomiast przyrost naturalny na 1000 ludności z poziomu 0,44.

Najniższy przyrost naturalny ludności wystąpił w Mieście Ciechanów (-259), natomiast najmniej negatywny wynik odnotowano w Gminie Gołymin (-2).



Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Powiecie Ciechanowskim w latach 2012–2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2021 r.

3.3. GOSPODARKA

Stopa bezrobocia w Powiecie Ciechanowskim jest niemal dwukrotnie wyższa od średniej w województwie mazowieckim i w 2022 roku ukształtowała się na poziomie 8,3%. W ostatnich latach rocznie zmniejsza się liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych i w stosunku do 2017 r. spadek ten wynosi 25,1%.

W Powiecie Ciechanowskim według danych GUS w 2022 r. funkcjonowało 8 015 podmiotów gospodarczych. W 2021 roku było 22 416 osób pracujących, które stanowiły 26,2% ogółu mieszkańców.

Tabela 1 Podmioty gospodarcze według wielkości w Powiecie Ciechanowskim

| Klasa wielkości | 0–9 | 10–49 | 50–249 | 250–999 | 1000 i więcej |
|---------------------|-------|-------|--------|---------|---------------|
| Powiat Ciechanowski | 7 738 | 231 | 41 | 2 | 3 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS 2021 r.

16,7% aktywnych zawodowo mieszkańców Powiatu Ciechanowskiego pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 32,8% w przemyśle i budownictwie, a 19,1% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja). Do największych zakładów w Powiecie Ciechanowskim należą m.in.: Firma BAUER S.A, Delitissue sp. z o.o.,

Orange Polska S.A., „CEDROB” S.A., Fabryka Narzędzi „FANAR” S.A., Zakłady Mechaniczne i Cynkownia Ogniowa „METAL –TECH”, Cukrownia Głinojeck S.A., Zakład NORCO POLSKA sp. z o.o. w Sońsku. Na terenie Gminy Regimin w Lekowie funkcjonuje Tłocznia Gazu, jedna z czterech zlokalizowanych w Polsce na trasie gazociągu jamajskiego.

Tabela 2 Struktura zatrudnia w Powiecie Ciechanowskim

| Klasyfikacja | rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo | przemysł i budownictwo | handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja | działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości | pozostałe usługi |
|------------------------|--|---------------------------|---|--|---------------------|
| Powiat Ciechanowski | 3 739 | 7 352 | 4 291 | 426 | 6 608 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS 2021 r.

3.2. SFERA SPOŁECZNA

Mieszkańcy Powiatu Ciechanowskiego mają dostęp do poniższego zaplecza kulturalno-rozrywkowego:

- ❖ Biblioteki i filie – 17,
- ❖ Kina –1,
- ❖ Muzea – 4,
- ❖ Kluby sportowe – 32,
- ❖ Domy i ośrodki kultury – 6.

Na obszarze Powiatu Ciechanowskiego funkcjonuje wiele placówek oświaty zarówno publicznych jak i niepublicznych takich jak: żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe oraz szkoły podstawowe specjalne, szkoły ponadpodstawowe, szkoły policealne, czy szkoły wyższe.

Wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym niesie ze sobą konieczność długoterminowego planowania opieki zdrowia. Szpitale, przychodnie i inne placówki zdrowotne ogrywają kluczową rolę w obsłudze mieszkańców. Placówki ochrony zdrowia będą stanowiły co raz częstsze cele podróży. Głównym dostawcą usług zdrowotnych dla mieszkańców Powiatu Ciechanowskiego jest Specjalistyczny Szpital Wojewódzki w Ciechanowie. Mieszkańcy mogą skorzystać także z innych placówek medycznych na podstawie umów NFZ lub prywatnie. Na obszarze Powiatu funkcjonują również placówki pomocy:

- Dom Pomocy Społecznej w Ciechanowie, 06-400 Ciechanów, ul. Krucza 32,
- Dom Pomocy Społecznej „Kombatant” w Ciechanowie, 06-400 Ciechanów, ul. Batalionów Chłopskich 12,
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Ciechanowie, 06-400 Ciechanów, ul. Sienkiewicza 32D,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Ciechanowie, 06-400 Ciechanów, ul. Fabryczna 8,
- Ośrodek Wsparcia w Ciechanowie, 06-400 Ciechanów, ul. Świętochowskiego 8,
- Zakład Opiekuńczo-Lecznicy w Sońsku, 06-430 Sońsk, ul. Zacisze 1
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Sońsku, 06-430 Sońsk, ul. Ciechanowska 20,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Gołyminie-Ośrodku, 06-420 Gołymin-Ośrodek, ul. Szosa Ciechanowska 8,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Ojrzeniu, 06-456 Ojrzeń, ul. Ciechanowska 19,
- Miejsko - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Głinojecku, 06-450 Głinojeck, gen. Bema 7,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Grudusku, 06-460 Grudusk, Ciechanowska 54,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Opinogórze Górnej, 06-406 Opinogóra Górna, ul. Krasińskiego 4,
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Regiminie, 06-461 Regimin, ul. Adama Rzewuskiego 19.

3.3. INFORMACJE OGÓLNE O GMINACH WSCHODZĄCYCH W SKŁAD POWIATU CIECHANOWSKIEGO

❖ Gmina Grudusk



Gmina wiejska, położona w północno-wschodniej części Powiatu Ciechanowskiego, w makroregionie Niziny Północnomazowieckiej. Znaczna część, bo ok. 40% powieacie Gminy położona jest w Krośnicko – Kosmowskim Obszarze Chronionego Krajobrazu. Główny sektor gospodarki na terenie gminy to rolnictwo oraz małe przedsiębiorstwa. Wśród podmiotów gospodarczych najczęściej działa w obszarze usług i handlu. Przez teren Gminy przebiegają dwie drogi wojewódzkie 616 i 544. W skład Gminy wchodzi 26 miejscowości i 25 sołectw: Borzuchowo–Daćbogi, Grudusk, Humięcino, Humięcino–Andrychy, Humięcino–Klary, Humięcino–Koski, Kołaki Wielkie, Leśniewo Dolne, Leśniewo Górne, Łysakowo, Mierzanowo, Nieborzyn, Przywilcz, Pszczółki Górne, Purzyce–Rozwory, Purzyce–Trojany, Rąbież Gruduski, Sokołowo, Sokólnik, Strzelnia, Stryjowo Wielkie, Wiksin, Wiśniewo, Żarnowo, Zakrzewo Wielkie.

Powierzchnia: 97 km²

Liczba ludności: 3 358 osób

Gęstość zaludnienia: 35 os/km²

❖ Gmina Ciechanów



Gmina wiejska, położona w centrum Powiatu Ciechanowskiego. Gmina ma dobre połączenia komunikacyjne ze wszystkimi miejscowościami na terenie gminy. Drogi rozchodzą się promieniście we wszystkich głównych kierunkach. Przez teren gminy przebiega linia kolejowa Warszawa – Gdańsk oraz drogi krajowe nr 50 i 60 a także drogi wojewódzkie nr 615, 616 i 617. Podstawowym kierunkiem gospodarczego rozwoju gminy jest rolnictwo. Gmina rozwijają się również prężnie w dziedzinie przemysłu, z racji na powstające coraz liczniej zakłady przemysłowe. Gmina. Na terenie Gminy istotną rolę odgrywa również turystyka, której rozwojowi sprzyjają występujące tu obszary chronione, stanowiące 42% obszaru Gminy. W skład Gminy wchodzi 26

miejscowości i 25 sołectw: Baby, Chotum, Chruszczewo, Gąski, Gorysze, Grędzice, Gumowo, Kanigówek, Kargoszyn, Kownaty Żędowe, Mieszki–Różki, Mieszki Wielkie, Modelka, Modła, Niechodzin, Niestum, Nużewko, Nużewo, Pęczcin, Prążewo, Ropele, Rutki–Begny, Rutki–Borki, Rutki–Głowice, Rutki–Marszewice, Rydzewo, Rykaczewo, Rzeczki, Sokołówek, Ujazdowo, Ujazdówek, Wola Pawłowska, Wólka Rydzewska

Powierzchnia: 140 km²

Liczba ludności: 7 509 osób

Gęstość zaludnienia: 53 os/km²

❖ Gmina Opinogóra Górna



Gmina wiejska, położona w północno-wschodniej części Powiatu Ciechanowskiego. Centrum administracyjno-usługowym gminy jest miejscowość Opinogóra Górna, położona w odległości 8 km od Ciechanowa, 100 km od Warszawy. Na terenie Gminy przeważając użytki rolne, które stanowią 90 % wszystkich gruntów. Istniejąca sieć dróg zapewnia dogodnie połączenie z Ciechanowem, który przejmuje częściowo funkcje usługowe Gminy. Przez teren Gmin przebiega droga krajowa nr 60 oraz droga wojewódzka nr 617. W skład Gminy wchodzi 42 miejscowości i 39 sołectw: Bacze, Bogucin, Chrzanowo, Chrzanówek, Czernice, Długołęka, Dzbonie, Elźbiecin, Goździe, Janowięta, Kały, Kobylin, Kołaczków, Kołaki–Budzyno, Kołaki–Kwasy, Kotermań, Łaguny, Łęki, Opinogóra Dolna, Opinogóra Górna, Opinogóra–Kolonia, Pajewo–Króle, Pałuki, Patory, Pokojewo, Pomorze, Przedwojewo, Przytoka, Rąbież, Rembowo, Rembówko, Sosnowo, Wierzbowo, Wilkowo, Władysławowo, Wola Wierzbowska, Wólka Łanięcka, Załuże–Imbrzyki, Zygmunto.

Powierzchnia: 139 km²

Liczba ludności: 5 824 osób

Gęstość zaludnienia: 42 os/km²

❖ Gmina Ojrzeń



Gmina wiejska, położona w południowej części Powiatu Ciechanowskiego. Przez teren Gminy przebiega droga krajowa nr 50 z Płońska do Ciechanowa, stanowiąca ważny element połączenia komunikacyjnego z Warszawą. W skład Gminy wchodzi 31 miejscowości i 25 sołectw: Baraniec, Brodzięcín, Bronisławie, Dąbrowa, Gostomin, Grabówiec, Halinin, Kałki, Kicin, Kownaty–Borowe, Kraszewo, Luberadź, Luberadzyk, Łebki Wielkie, Młock, Młock–Kopacze, Nowa Wieś, Obrąb, Ojrzeń, Przyrowa, Radziwie, Rzeszotko, Skarzynek, Wojtkowa Wieś, Wola Wodzyńska, Zielona, Żochy.

Powierzchnia: 120 km²

Liczba ludności: 4 140 osób

Gęstość zaludnienia: 34 os/km²

❖ Gmina Sońsk



Gmina wiejska, położona w południowej części Powiatu Ciechanowskiego. Przez teren Gminy przebiega linia kolejowa Warszawa – Gdańsk, jednakże brak jest dróg o znaczenie krajowym lub wojewódzkim. Wiodącą funkcją Gminy Sońsk jest rolnictwo rozwijające się na bazie gospodarstw indywidualnych. Użytki rolne w gminie zajmują ponad 80,0 % jej powierzchni. W skład Gminy wchodzi 38 miejscowości i 37 sołectw: Bądkowo, Bieńki–Karkuty, Bieńki–Śmietanki, Burkaty, Chościce, Cichawy, Ciemnowko, Ciemnowo, Damięty–Narwoty, Drażewo, Gąsocin, Gołotczyzna, Gutków, Kałęczyn, Komory Błotne, Komory Dąbrowne, Kosmy–Pruski, Koźniewo–Łysaki, Koźniewo Średnie, Koźniewo Wielkie, Łopacin, Marusy, Mężenino–Węglowice, Niestuchy, Olszewka, Ostaszewo, Pękawka, Sarnowa Góra, Skrobocin, Sobokłęcz, Sońsk, Spądoszyn, Strusin, Strusinek, Szwejki, Ślubowo, Wola Ostaszewska

Powierzchnia: 155 km²

Liczba ludności: 7 348 osób

Gęstość zaludnienia: 48 os/km²

❖ Gmina Regimin



Gmina wiejska, położona w północno – zachodniej części Powiatu Ciechanowskiego. Gmina Regimin ma rolniczy charakter. znajdują się tu dwa rezerwaty przyrody („Modła” i „Lekowo”), zaś 85% jej terenu to obszary chronionego krajobrazu, co w pewnym stopniu ogranicza możliwości gospodarczej integracji i wyznacza określone możliwości rozwojowe. Przez teren gminy przebiegają również dwie ważne drogi wojewódzkie: nr 615 Ciechanów– Mława i 616 Ciechanów – Rembielin oraz linia kolejowa. W skład Gminy wchodzi 24 miejscowości i 25 sołectw: Grzybowo, Jarluty Duże, Jarluty Małe, Kalisz, Karniewo, Kałki, Klice, Kliczki, Kozdroje–Włosty, Koziczyn, Lekowo, Lekówiec, Lipa, Mościce, Pawłowo, Pawłówko, Pniewo–Czeruchy, Pniewo Wielkie, Przybyszewo, Radomka, Regimin, Szulmierz, Targonie, Trzcianka, Zeńbok.

Powierzchnia: 111 km²

Liczba ludności: 4 728 osób

Gęstość zaludnienia: 43 os/km²

❖ Gmina Gołymin–Ośrodek



Gmina wiejska, położona we wschodniej części Powiatu Ciechanowskiego. Na terenie gminy najważniejszą gałąź gospodarki stanowi rolnictwo i przetwórstwo rolno – spożywcze. Użytki rolne zajmują 89,5% powierzchni gminy, w tym ok. 63% stanowią gleby bardzo dobre i dobre, na których możliwa jest uprawa roślin o wysokich wymaganiach. Pozostałe kierunki działalności, którymi są usługi i produkcja pozarolnicza rozwinięte są w stopniu niewystarczającym. Przez gminę przebiega droga krajowa DK60. W kierunku południowym przebiega droga wojewódzka nr 618 Gołymin–Ośrodek – Pułtusk – Wyszaków stanowiąca ważne połączenia z Warszawą i Wyszakowem. W skład Gminy wchodzi 30 miejscowości i 29 sołectw: Garnowo Duże, Gogole Wielkie, Gołymin–Ośrodek, Gołymin–Południe, Gołymin–Północ, Konarzewo–Marcisce, Mierniki, Morawka, Nasierowo–Dziurawieniec, Nasierowo Górne, Nieradowo, Nowy Gołymin, Obiedzino Górne, Osiek–Aleksandrowo, Osiek Górny, Osiek–Wólka, Pajewo–Szwelice, Pajewo Wielkie, Ruszkowo, Smosarz–Dobki, Stare Garnowo, Stary

Kałęczyn, Watkowo, Wielgołęka, Wola Gołymińska, Wróblewko, Wróblewo, Zawady Dworskie

Powierzchnia: 111 km²

Liczba ludności: 3 543 osób

Gęstość zaludnienia: 32 os/km²

❖ Miasto Ciechanów



Miejscowość jest siedzibą Powiatu Ciechanowskiego. Miasto położone jest w dolinie rzeki Łydyni, w odległości 95 km od Warszawy i 120 km od Olsztyna, na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych łączących wschód z zachodem kraju (droga nr 60) oraz północ z południem (linia kolejowa). Ponadto przez obszar Miasta przebiega droga krajowa nr 50 oraz drogi wojewódzkie nr 615, 616 i 617. Wzdłuż rzeki, w centrum Ciechanowa, rozciąga się obszar chroniony – zespół przyrodniczo – krajobrazowy „Dolina Rzeki Łydyni”. Miasto jest członkiem Stowarzyszenia Zdrowych Miast Polski. Ciechanów Jest ośrodkiem przemysłu maszynowego, środków transportu, metalowego, elektrotechnicznego i spożywczego. Jest również istotnym centrum usługowym Powiatu. Miasto jest też ośrodkiem akademickim, działa tu Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa, Wyższa Szkoła Menedżerska SIG, Wyższa Szkoła Biznesu i Zarządzania.

Powierzchnia: 33 km²

Liczba ludności: 41 980 osób

Gęstość zaludnienia: 1 281 os/km²

❖ Miasto i Gmina Głinojeck



Gmina miejsko-wiejska, położona jest w zachodniej części powiatu ciechanowskiego nad rzeką Wkrą. Przez teren gminy wiodą dwie ważne drogi. Gmina posiada korzystne warunki dla rozwoju funkcji turystycznych i produkcyjnych. Przez teren Gminy przebiega droga krajowa nrW skład Gminy wchodzi 39 miejscowości i 29 sołectw: Bielawy, Brody Młockie, Budy Rumockie, Dreglin, Dukt-Krusz, Faustynowo, Kondrajec Pański, Kondrajec Szlachecki, Kowalewko-Szyjki, Lipiny, Luszewo, Malużyn, Nowy Garwarz, Ogonowo, Ościsłowo, Płaciszewo, Rumoka, Sadek, Śródborze, Stary Garwarz, Strzeszewo, Sulerzyż, Wkra, Wola Młocka, Wólka Garwarska, Zalesie, Zygmuntowo, Żeleźnia.

Powierzchnia: 154 km²

Liczba ludności: 7 197 osób

Gęstość zaludnienia: 47 os/km²

4. ISTNIEJĄCA SIĘĆ KOMUNIKACYJNA NA OBSZARZE POWIATU CIECHANOWSKIEGO

4.1. REGIONALNY OSOBOWY TRANSPORT ZBIOROWY

Na terenie Powiatu Ciechanowskiego działa wielu przewoźników autobusowych, którym zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej wydały różnorodne organy administracji publicznej:

- ❖ Starosta Powiatu Ciechanowskiego,
- ❖ Marszałek Województwa Mazowieckiego,
- ❖ Prezydent Miasta Ciechanów,
- ❖ Wójtowie i Burmistrzowie gmin wchodzących w skład Powiatu Ciechanowskiego.

Przewoźnikiem prywatnym, który ma największy udział w przewozach realizowanych na terenie Powiatu jest

Tabela 3 Wykaz linii i przewoźników, którym zostało wydane zezwolenie przez stosowne organy na wykonywanie przewozów regularnych na obszarze objętym opracowaniem planu transportowego

| Nazwa przedsiębiorcy | Przebieg linii komunikacyjnej | Nr dokumentu | Organ wydający |
|--|---|--------------|------------------------------|
| Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób Czapliccy Spółka komandytowa | Linia nr 76: Gołymin Ośr. – Garnowo – Ruszkowo – Gołymin Ośr. | 35/2017 | Wójt Gminy Gołymin – Ośrodek |
| Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób Czapliccy Spółka komandytowa | Linia nr 75: Gołymin Ośr. – Konarzewo Skuze – Obiedzino – Pajewo Cyty – Gołymin Ośr. | 34/2017 | Wójt Gminy Gołymin – Ośrodek |
| Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób Czapliccy Spółka komandytowa | Linia nr 74: Gołymin Ośr. – Wielgołęka – Zawady Dworskie – Gołymin Ośr. | 33/2017 | Wójt Gminy Gołymin – Ośrodek |
| Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób Czapliccy Spółka komandytowa | Linia nr 73: Gołymin Ośr. – Osiek Górny – Osiek Wółka – Osiek Aleksandrowo – Gołymin Ośr. | 32/2017 | Wójt Gminy Gołymin – Ośrodek |
| Przewozy Krajowe i Zagraniczne Osób Czapliccy Spółka komandytowa | Linia nr 72: Gołymin Ośr. – Morawy – Nasierowo – Wróblewo – Truszki – Gostkowo | 31/2017 | Wójt Gminy Gołymin – Ośrodek |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 66: Regimin(szkola) – Targonie – Pawłowo – Lekowo – Lekówiec | 1/2023 | Wójt Gminy Regimin |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 69: Pawłówek – Klice – Targonie – Regimin (szkola) | 2/2023 | Wójt Gminy Regimin |

| | | | |
|--|---|------------------|-------------------------------------|
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 67: Jarluty Małe – Zeńbok (szkoła) – Kątki – Targonie – Regimin (szkoła) | 3/2023 | Wójt Gminy Regimin |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 68: Szulmierz (szkoła) – Kozicznynek – Kozdroje – Szulmierz – Regimin | 4/2023 | Wójt Gminy Regimin |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 70: Regimin (szkoła) – Jarluty Małe – Trzcianka – Szulmierz (szkoła) – Koziczyn | 5/2023 | Wójt Gminy Regimin |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 7: Dworzec PKP – Sienkiewicza – Sikorskiego – Armii Krajowej – Batalionów Chłopskich – Szpital – 17 Stycznia – Dworzec PKP | 3/2019 | Prezydent Miasta Ciechanów |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 8: Szpital – Pętla Bielińska | 1/2020 | Prezydent Miasta Ciechanów |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 9: Asnyka – Asnyka | 2/2020 | Prezydent Miasta Ciechanów |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 10: Asnyka – Asnyka | 1/2013/2015/2019 | Prezydent Miasta Ciechanów |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 0: Dworzec PKP – Władysławowo Marcredo – Dworzec PKP | 007/2019 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 1: Niestum – Pawłowo | 006/2019 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 2: Ropele – Nasierowo Dolne | 003/2020 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 3: Gostkowska– Aleksandrówka–Pęchcin | 001/2020 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 4: Szpital – Kownaty Borowe | 005/2019 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 5: Asnyka – Dworzec PKP – Baby | 002/2020 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 6: Szpital – Rutki Borki | 008/2019 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Zakład Komunikacji Miejskiej w Ciechanowie Spółka z o.o. | Linia nr 11: Opinogóra Górna – Regimin | 004/2019 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |

| | | | |
|---|---|----------|----------------------------------|
| Transpa Anna Cejmer | Ciechanów – Gogole – Gołymin Ośrodek | 006/2023 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Transpa Anna Cejmer | Nużewo – Mieszki Wielkie – Ciechanów | 004/2022 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Transpa Anna Cejmer | Przedwojowo – Ciechanów – Przedwojowo | 005/2022 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| Transpa Anna Cejmer | Rydzewo – Chotum – Ciechanów | 003/2022 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| OSSOWSKI F.U.H Piotr Ossowski | Glinojek – Malużyn – Ciechanów | 002/2023 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| OSSOWSKI F.U.H Piotr Ossowski | Glinojek – Sulerzyż – Ciechanów | 001/2023 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 201: Glinojek – Sulerzyż – Ciechanów | 02.2022 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 202: Ciechanów – Gogole – Gołymin Ośrodek – Osiek | 6.1.2018 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 202: Ciechanów – Ojrzeń | 2.2018 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 203: Ciechanów – Szulmierz – Grudusk | 9.1.2018 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 204: Rąbież Gruduski – Łysakowo – Zeńbok – Ciechanów | 004.2023 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 205: Chrościce – Sońk – Ciechanów | 010/2019 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 208: Ciechanów – Kołaczków | 8/2018 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 213: Ciechanów – Glinojek | 002/2022 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 221: Ciechanów – Wola Wierzbowska – Łaguny | 11.2018 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ | Linia nr 228: Luberadź – Ojrzeń – Żochy – Bądkowo – Ciechanów | 001/2022 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |

| | | | |
|--|---|-----------|--|
| SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | | | |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 230: Ciechanów – Wola Wierzbowska – Długoleka – Opinogóra – Ciechanów | 003.2019 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 249: Głinojeck – Stary Garwarz – Wkra –Luszewo – Ogonowo – Strzeszewo – Płaciszewo – Bielawy – Malużyn – Bielawy – Wola Młocka – Brody Młockie – Lipiny – Budy Rumockie – Rumoka – Młock – Gostomin – Grabowiec – Kownaty Borowe – Kownaty Wojnowe – Kownaty Żędowe – Ciechanów | 001/2024 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 247: Ciechanów– Ciechanów przez Gołymin, Sońsk, Gołotczyzna | 003/2023 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 248: Ciechanów–Grudusk przez Szulmierz | 005/2023 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr 201: Ciechanów – Głinojeck przez Malużyn | 006/2022 | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Ciechanów – Sochocin – Płońsk | 01009/W/1 | Marszałek Województwa Mazowieckiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Ciechanów – Niedzbórz – Strzegowo | 01053/W | Marszałek Województwa Mazowieckiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Ciechanów – Kołaczków – Krasne | 01056/W | Marszałek Województwa Mazowieckiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Ciechanów – Gołymin Ośrodek – Pułtusk | 01096/W/1 | Marszałek Województwa Mazowieckiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Ciechanów – Wola Wierzbowska – Przasnysz | 01099/W | Marszałek Województwa Mazowieckiego |
| OSSOWSKI F.U.H Piotr Ossowski | Głinojeck – Kondrajec Szlachecki – Rybitwy – Polesie – Sarbiewo – Płońsk | 01123/C | Marszałek Województwa Mazowieckiego |

| | | | |
|---|--|---------|-------------------------------------|
| OSSOWSKI F.U.H Piotr Ossowski | Głinojeck – Zygmuntowo – Dreglin – Lipa – Kossobudy – Raciąż | 01124/C | Marszałek Województwa Mazowieckiego |
| Przewozy Fabisiak L. Spółka komandytowa | Szpaki – Grudusk – Mława | 01710/C | Marszałek Województwa Mazowieckiego |
| Lechita Bus Anna Gorczyńska | Rząśnik – Wyszaków – Elbląg – Krynica Morska | 01142/W | Marszałek Województwa Mazowieckiego |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Starostwo Powiatowe w Ciechanowie

4.2. PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY, KTÓREGO ORGANIZATOREM JEST POWIAT CIECHANOWSKI

Powiat Ciechanowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie w ramach 2 linii komunikacyjnych. Przewozy realizowane są tylko w dni nauki szkolnej, w ramach 2 kursów w ciągu dnia,

w przypadku każdej z linii. Wykaz przebiegu tras linii w z obecnie je realizującym operatorem został przedstawiony w tabeli poniżej:

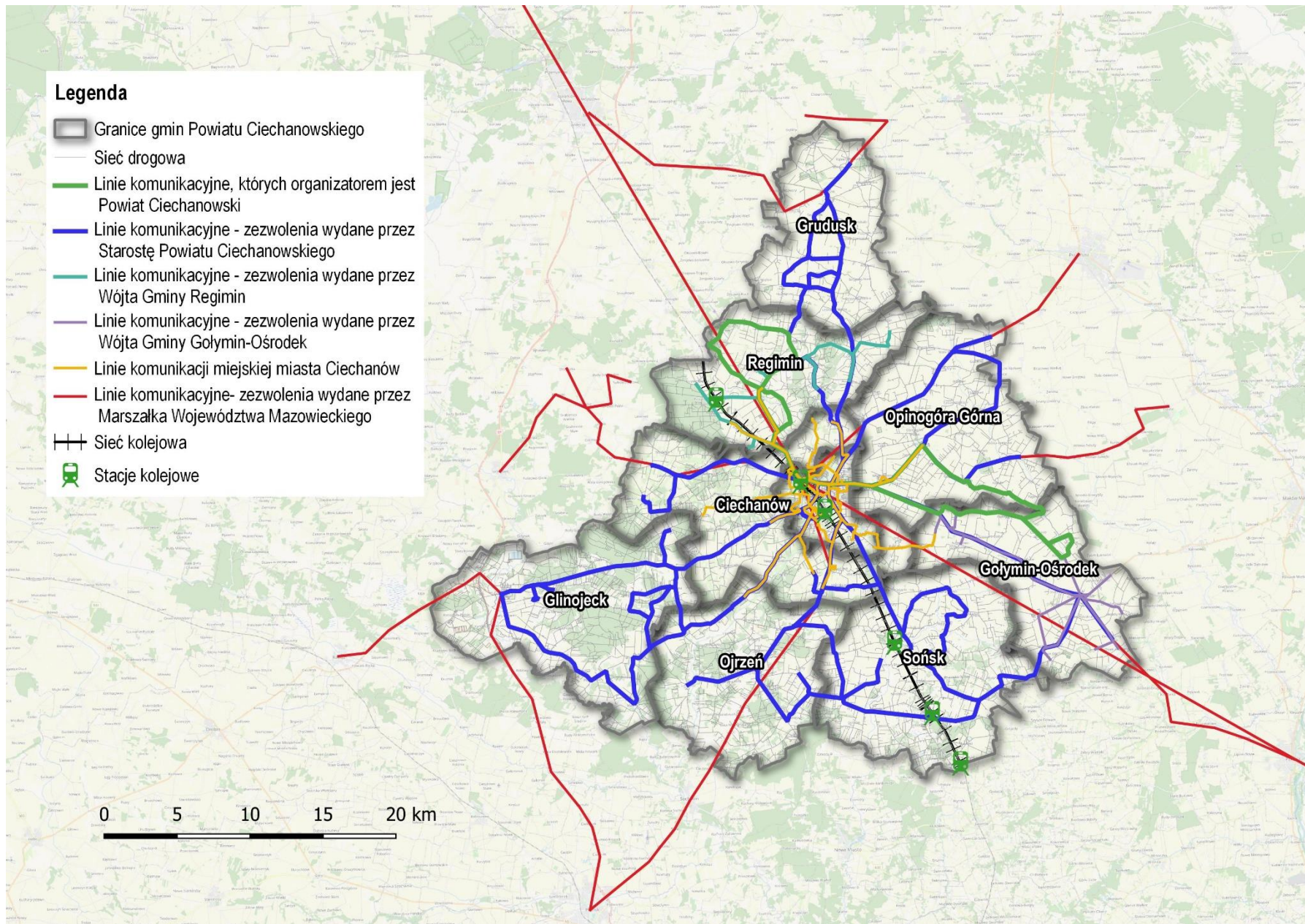
Tabela 4 Wykaz linii publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Powiat Ciechanowski

| Operator | Przebieg linii | Organizator |
|---|---|----------------------------------|
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr U.1402.01: Ciechanów Sienkiewicza PKP przez Opinogóra Górna, Obiedzino górne skrz. | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |
| „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA | Linia nr U.1402.02: Ciechanów– Władysławowo przez Regimin, Jarluty | Starosta Powiatu Ciechanowskiego |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Starostwo Powiatowe w Ciechanowie

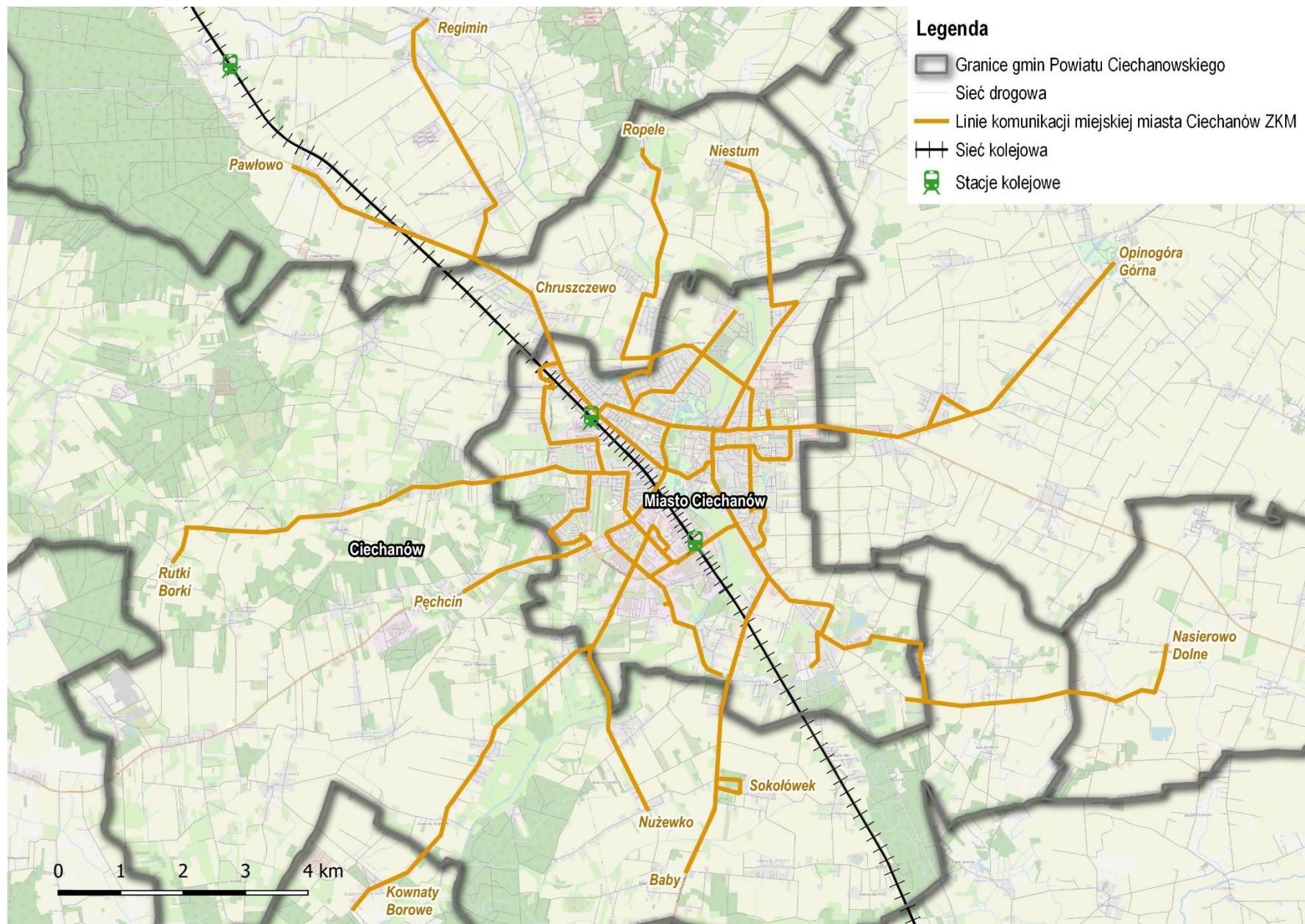
Pozostałe funkcjonujące przewozy powiatowe to przewozy komercyjne (funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę). Przewoźnicy, którzy wykonują regularny przewóz osób na podstawie wydanych zezwoleń przez Wydział Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Ciechanowie, to:

- ❖ Transpa Anna Cejmer, z siedzibą 06–400 Ciechanów, ul. Skłodowskiej–Curie 33,
- ❖ OSSOWSKI F.U.H Piotr Ossowski, z siedzibą 06–450 Głinojeck, Kondrajec Szlachecki 8,
- ❖ „SANIMAX – TRANSPORT” JANUSZ SOSNOWSKI MONIKA SOSNOWSKA z siedzibą 06–142 Warszawa, ul. Sokołowskiej 9 lok 286.



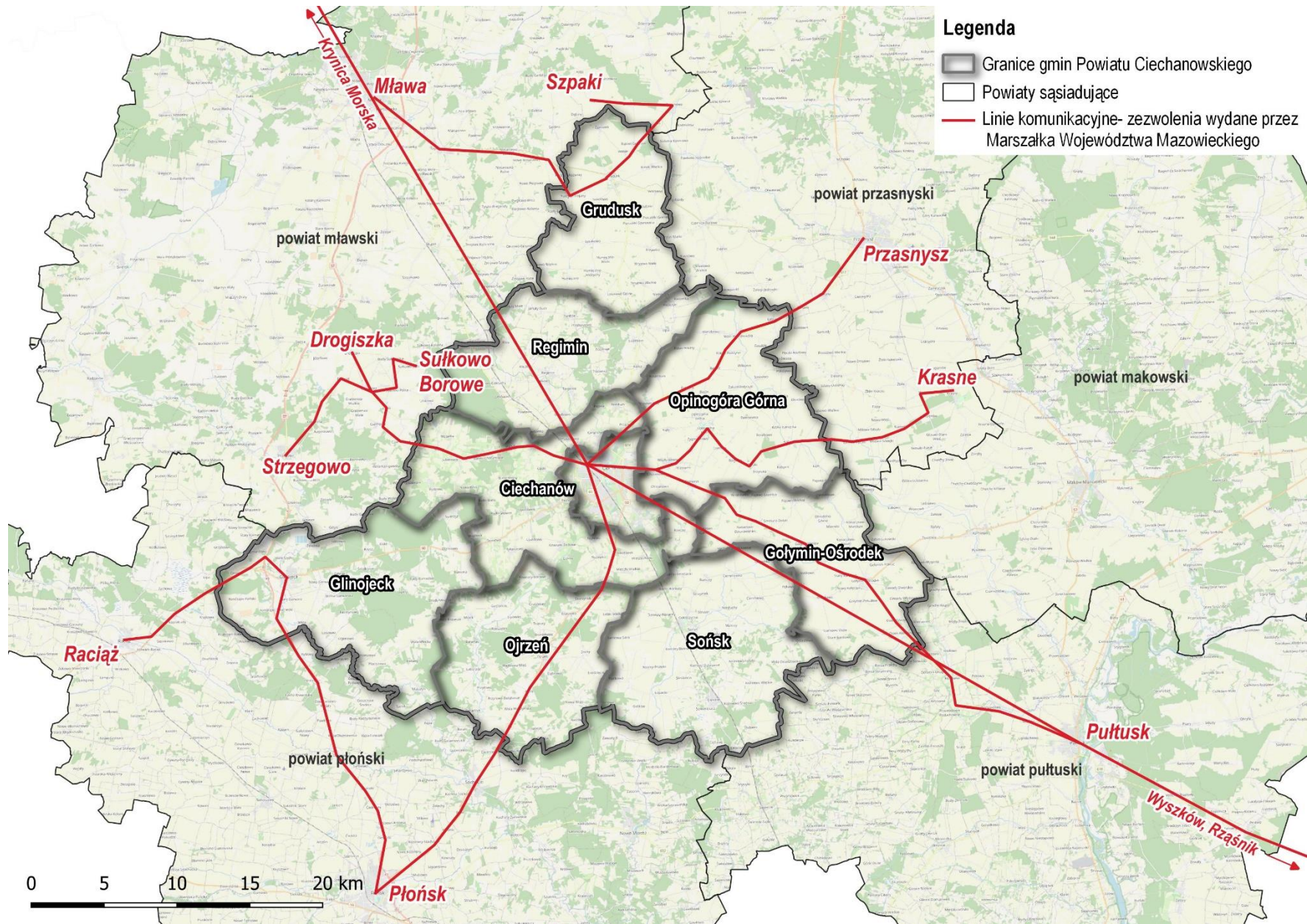
Rysunek 2 Linie komunikacyjne składające się na obecną sieć połączeń autobusowych Powiatu Ciechanowskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Ciechanowie



Rysunek 3 Linie komunikacji miejskiej miasta Ciechanów ZKM

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Ciechanowie



Rysunek 4 Linie komunikacyjne – zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Mazowieckiego
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Ciechanowie

4.2.1. SIEĆ KOLEJOWA

Sieć kolejowa na terenie Powiatu Ciechanowskiego łączy kilka istotnych ośrodków miejskich (Radom, Warszawa, Kraków, Łódź, Gdańsk).

Przez Powiat Ciechanowski przebiega linia kolejowa nr 9 Warszawa Zachodnia – Gdańsk Główny. Pociągi zatrzymują się 6 stacjach i przystankach kolejowych w 3 gminach Powiatu Ciechanowskiego takich jak:

- ❖ Ciechanów (miasto Ciechanów),
- ❖ Ciechanów Przemysłowy (miasto Ciechanów),
- ❖ Pniewo Czeruchy (gmina Regimin),
- ❖ Gołoczyna (gmina Sońsk),
- ❖ Gąsocin (gmina Sońsk)
- ❖ Kałęczyn (gmina Sońsk).

W województwie mazowieckim gęstość linii kolejowych wynosi 4,8 km na 100 km² powierzchni ogólnej całego województwa, natomiast w przeliczeniu na liczbę mieszkańców województwo mazowieckie odnotowuje wskaźnik 3,1 km na 10 tysięcy ludności.





Na teren Powiatu Ciechanowskiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

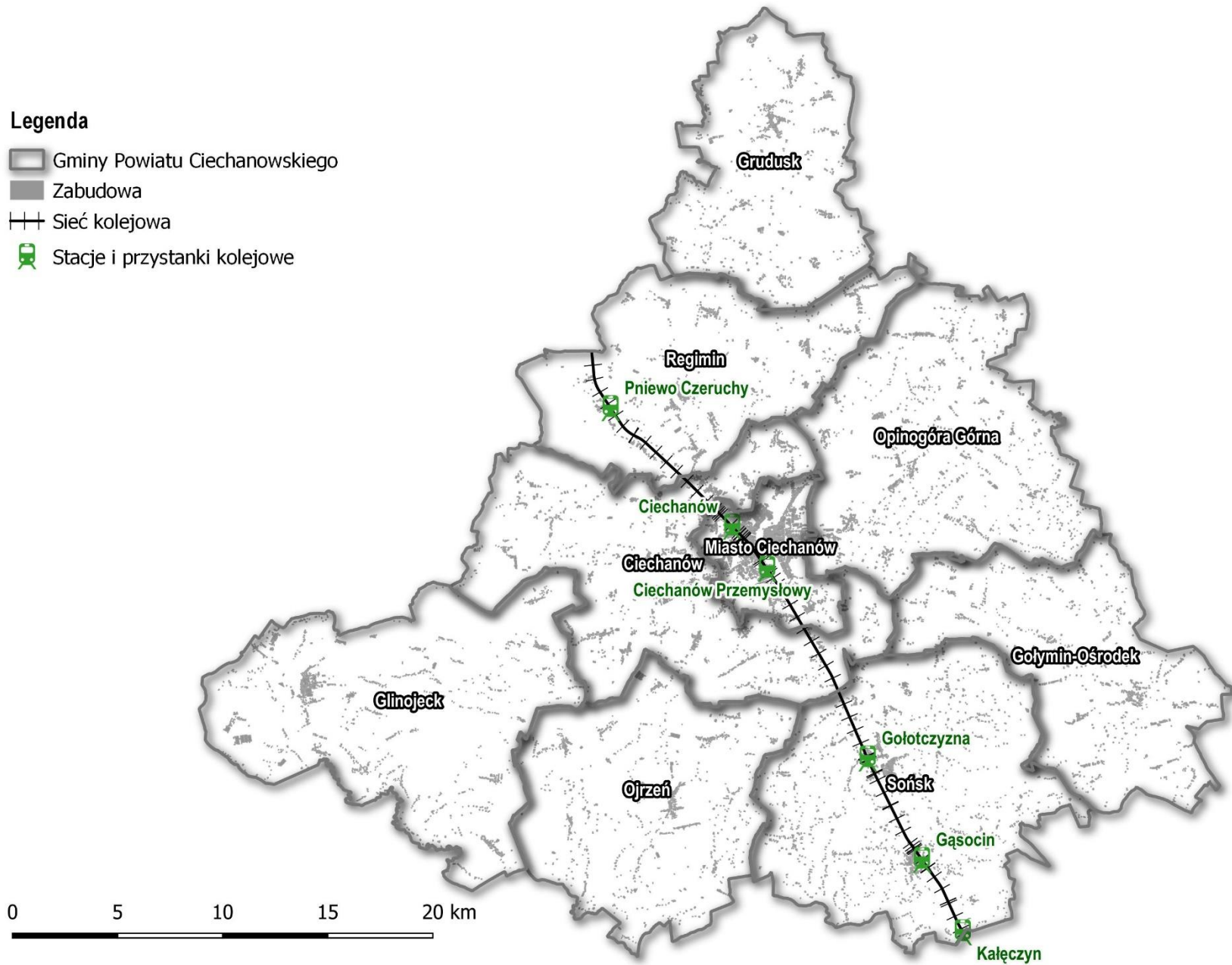
- ❖ PKP Intercity (IC oraz TLK),
- ❖ Koleje Mazowieckie (KM).

Obecnie podróż koleją z Powiatu Ciechanowskiego do Warszawy trwa od 1h do 1,5h w zależności od przewoźnika realizującego połączenia.

Poniższa mapa przedstawia sieć kolejową na terenie Powiatu Ciechanowskiego.

Legenda

-  Gminy Powiatu Ciechanowskiego
-  Zabudowa
-  Sieć kolejowa
-  Stacje i przystanki kolejowe



Rysunek 5 Sieć kolejowa na terenie Powiatu Ciechanowskiego
Źródło: opracowanie własne

5. DETERMINANTY ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM

5.1. ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Wody powierzchniowe zajmują powierzchnię 1970 ha, co stanowi 1,85% powierzchni Powiatu. Teren powiatu ciechanowskiego leży prawie w całości w zlewni rzeki Wkry. Niewielkie tereny północno – wschodnie i południowo należą do zlewni rzeki Narwi. Głównymi rzekami na terenie powiatu są: Wkra i Łydynia.

Powierzchnia lasów na terenie Powiatu Ciechanowskiego wynosi 18 191,40 ha, co odpowiada lesistości na poziomie 16,9 %. W poszczególnych gminach jest on zróżnicowany: od 36,5 % w Gminie Głinojeck, 29,4 % w Gminie Ojrzeń, 25,3 % w Gminie Regimin, 18,2 % w Gminie Ciechanów, 12,9 % w Gminie Sońsk, do 4,7 % w Gminie Grudusk, 3,3 % w Gminie Gołymin–Ośrodek i 3,5 % w gminie Opinogóra Górna. W porównaniu do ubiegłych lat wskaźniki lesistości systematycznie rosną. Potencjalne możliwości wzrostu lesistości występują głównie w Gminach Głinojeck i Ojrzeń, a także w gminie wiejskiej Ciechanów.

Rolnictwo wraz z gospodarką żywnościową jest podstawową dziedziną gospodarki powiatu. Tereny użytkowane rolniczo stanowią ok. 76 tys. ha użytków rolnych tj. 72 % ogólnej powierzchni Powiatu. Grunty najlepsze jakościowo zaliczane do II i III klasy bonitacyjnej zajmują ok. 33 % użytków rolnych, średnie kl. IV – ok.35%. Grunty słabe jakościowo kl. V i VI

stanowią 32 % użytków rolnych. W strukturze władania użytków rolnych dominuje sektor prywatny.








Obszary prawnie chronione na terenie Powiatu Ciechanowskiego zajmują ponad 37 % powierzchni.

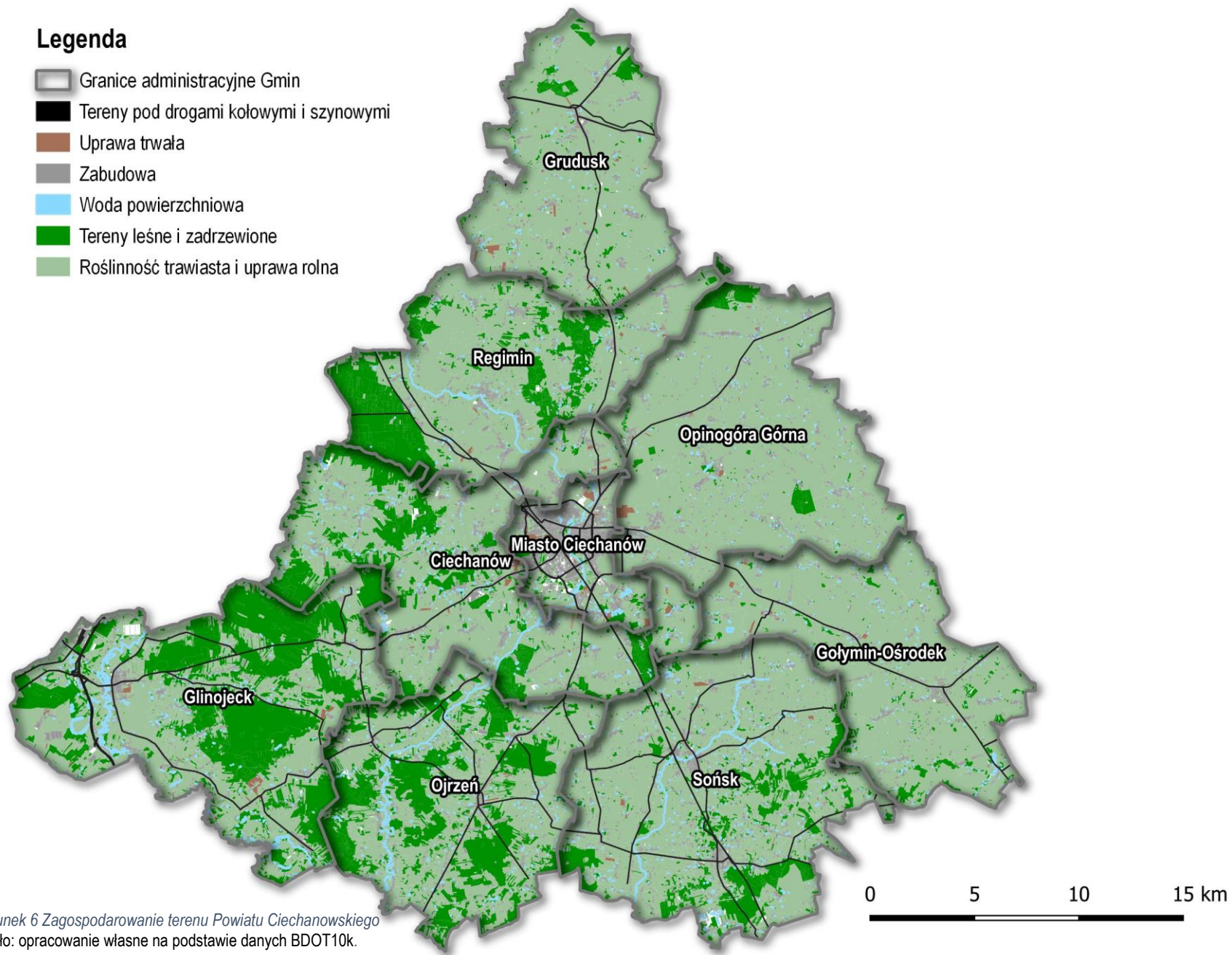
Teren powiatu znajduje się na obszarze Zielonych Płuc Polski, co jednocześnie określa kierunek jego rozwoju poprzez wdrażanie zasad ekorozwoju, do których zalicza się wprowadzenie proekologicznych zasad gospodarowania zasobami przyrodniczymi, aktywizację gospodarki poprzez wszechstronne i racjonalne wykorzystanie zasobów i walorów przyrodniczych oraz wzrost poziomu cywilizacyjnego.

Wśród obszarów chronionych można wyróżnić: Krośnicko – Kosmowski Obszar Chronionego Krajobrazu i Nadwkrzański Obszar Chronionego Krajobrazu, które stanowią ok. 37% powierzchni Powiatu (39,7 tys. ha). Zwarty kompleks tych obszarów leży pomiędzy doliną rzeki Wkry a doliną rzeki Łydyni w jej dolnym i górnym biegu. Dolina Wkry jest korytarzem ekologicznym o znaczeniu krajowym.

Wody powierzchniowe (płynące i stojące) zajmują powierzchnię 1970 ha. Teren powiatu ciechanowskiego leży prawie w całości w zlewni rzeki Wkry.

Legenda

-  Granice administracyjne Gmin
-  Tereny pod drogami kołowymi i szynowymi
-  Uprawa trwała
-  Zabudowa
-  Woda powierzchniowa
-  Tereny leśne i zadrzewione
-  Roślinność trawiasta i uprawa rolna



Rysunek 6 Zagospodarowanie terenu Powiatu Ciechanowskiego
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT10k.

5.2. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Na kształt i założenia przyjęte w niniejszym Planie transportowym wpływ mają opracowane krajowe, wojewódzkie i lokalne dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają informacje na temat uwarunkowań publicznego transportu publicznego na

obszarze objętym Planem transportowym oraz kierunki jego rozwoju. Przyjęty w niniejszym Planie transportowym cel główny jest zatem zgodny z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski oraz województwa mazowieckiego.

Polityka transportowa Unii Europejskiej

„Biała Księga” poświęca dużą uwagę postulatowi zapewnienia ciągłości podróży, upatrując w tym wielką rolę planowania miejscowego. Stacje kolei oraz przystanki autobusowe, a także parkingi powinny być kształtowane w taki sposób, aby przestrzeń, w której dokonuje się przesiadka z samochodu lub ze środka transportu publicznego oferowała rozmaite usługi dodatkowe (np. punkty handlowe) oraz zachęcała do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Nadmierne użytkowanie samochodów osobowych jest głównym powodem zatłoczenia motoryzacyjnego. Dlatego powinno się tworzyć alternatywy do samochodu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i parametrów

usługi. Komunikacja zbiorowa powinna osiągnąć poziom komfortu odpowiadający oczekiwaniom mieszkańców. Dotyczy to w szczególności obsługi osób z ograniczonymi możliwościami przemieszczania się.

Głównym dokumentem określającym wizję Wspólnoty w aspekcie społecznym, gospodarczym i przestrzennym jest Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu Europa 2020. Na podstawie tego dokumentu Polska zobligowana jest do realizacji celów określonych na poziomie Unii Europejskiej, w zakresie transportu poprzez m.in. stworzenie inteligentnej zmodernizowanej infrastruktury transportowej.

5.2.1. USTALENIA KRAJOWEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Polityka transportowa państwa

Polityka państwa wskazuje na cechę szczególną miast, tj. współzależność różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego. Widoczne jest to głównie na styku ruchu samochodów osobowych, parkowania i transportu zbiorowego. Pomimo poważnych ograniczeń finansowych, miasta są w stanie finansować nawet znaczące przedsięwzięcia transportowe, w tym m.in. zakupy taboru autobusowego. Warunkiem podjęcia tych

wysiłków jest postawienie w polityce rozwojowej miasta problematyki transportowej na odpowiednio wysokim poziomie priorytetów. Miasta z uchwalonymi planami transportowymi opierają swe działania na zasadach zrównoważonego rozwoju, polegającego na kompromisie między celami przestrzennymi, społecznymi, ekonomicznymi i ochrony środowiska.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. (SZRT 2030)

W ramach rozwoju transportu w kraju wskazuje się kilka najważniejszych celów, a wśród nich budowę zintegrowanej i wzajemnie powiązanej sieci transportowej, poprawę bezpieczeństwa i sposobu zarządzania i organizacji systemem transportowym oraz ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Podejmowane działania mają skupiać się przede wszystkim na budowie sieci powiązań

wspierających rozwój nie tylko dużych aglomeracji, ale także mniejszych miast, obecnie tracących swoje funkcje, obszarów wiejskich i obszarów zagrożonych marginalizacją. Ogromne znacznie dla tych zjawisk mają obserwowane migracje ludności, wzrost liczby mieszkańców w obszarach zurbanizowanych i aglomeracjach oraz zmniejszanie się liczby mieszkańców mniejszych miast i miasteczek oraz

postępujące wyludnianie się obszarów wiejskich i zmarginalizowanych oraz o mniejszej konkurencyjności. Wspomniany powyżej prognozowany wzrost ludności w obszarach zurbanizowanych spowoduje wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie międzyregionalnym, przewozów między aglomeracyjnymi oraz na poziomie funkcjonalnym, tj.

z wykorzystaniem systemów kolei aglomeracyjnej. Do ważnych aspektów zapobiegających dalszym negatywnym zjawiskom demograficznym należy rozbudowa sieci komunikacyjnej w sposób łączący dominujące ośrodki regionalne i lokalne z ich zapleciami funkcjonalnymi.

5.2.2. USTALENIA WOJEWÓDZKIEGO PLANU TRANSPORTOWEGO

Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku

Głównym celem dokumentu jest zapewnienie spójności długofalowych działań transportowych na obszarze województwa mazowieckiego oraz zapewnienie spójnej sieci transportowej z województwami ościennymi, a także krajową siecią transportową. Plan zwraca uwagę na potrzebę wdrożenia rozwiązań przyjaznych środowisku i mieszkańcom, w szczególności mających na celu zwiększenie udziału efektywnych i przyjaznych dla środowiska środków transportu. Zgodnie z przedmiotowym dokumentem należą do nich:

- ❖ poprawa dostępności transportowej,
- ❖ rozwój publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ poprawa jakości usług poprzez integrację poszczególnych środków transportu,
- ❖ zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogóle podróży realizowanych na terenie województwa,
- ❖ poprawa jakości powietrza poprzez wspieranie, promowanie i rozwój ruchu niezmotoryzowanego i komunikacji zbiorowej,
- ❖ zmniejszenie emisji szkodliwych substancji poprzez działania na rzecz zwiększenia udziału ekologicznych środków transportu,
- ❖ zwiększenie dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.

W Regionalnym Planie Transportowym Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku szczególną uwagę zwraca się na poprawę dostępności i mobilności mieszkańców, przy jednoczesnych przechodzeniu i promocji ekologicznego i zrównoważonego transportu. W tym celu zaplanowano, iż transport kolejowy, niskoemisyjny i aktywne formy aktywności stanowiąc będą tutaj podstawową siatkę połączeń. W pierwsze kolejności

rozwinęta powinna zostać siatka połączeń kolejowych na terenie województwa, natomiast zintegrowana z koleją siatka połączeń autobusowych pełnić będzie rolę uzupełniającą. *„Umożliwi lepszą obsługę transportową w peryferyjnych i słabiej zaludnionych obszarach województwa, przez które nie przebiegają linie kolejowe oraz dowożąc pasażerów do najbliższej stacji kolejowej, co przyczyni się do wzmocnienia potencjału rozwojowego ośrodków regionalnych, subregionalnych, małych i średnich miast wraz z otaczającymi je obszarami wiejskimi”³³.*

Do najważniejszych obszarów problematycznych, które również wymagają dalszych działań należą:

- ❖ jakości usług, która wynika m.in. z występujących opóźnień,
- ❖ zły stan techniczny pojazdów,
- ❖ oferta przewozowa, która nie jest w pełni dostosowana do potrzeb podróżnych, wymagająca lepszej koordynacji pomiędzy różnymi organizatorami, cykliczność i częstotliwość kursowania,
- ❖ brak integracji taryfowo–biletowej m.in. różnorodność stosowanych ulg, jest różnorodność ulg ustawowych stosowanych w transporcie brak wspólnego biletu długookresowego,
- ❖ integracja transportowa,
- ❖ niedostateczna oferta przewozowa na relacjach poza koncentryczną siecią połączeń z i do Warszawy,
- ❖ postępujące zjawisko wykluczenia transportowego,
- ❖ regulamin przewozów, który wymaga wdrożenia jednolitego regulaminu przewozu osób dla różnych operatorów.

³³ Regionalny Plan Transportowy Województwa Mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku, Warszawa, marzec 2022 roku.

Stąd też w perspektywie do 2030 roku zgodnie z Planem Transportowym Województwa Mazowieckiego podejmowane będą dalsze działania wpływające na poprawę usług PTZ i zwiększenie udziału pasażerów w PTZ. Do najważniejszych z nich należeć będą:

- ❖ dalsze inwestycje w infrastrukturę kolejową oraz zakupy nowoczesnego taboru kolejowego
- ❖ wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej (w tym biletu długookresowego) na wszystkich poziomach zarządzania,
- ❖ wsparcie autobusowego regionalnego PTZ poprzez dofinansowanie połączeń na obszarach wykluczonych transportowo

- ❖ promowanie oraz wprowadzanie rozwiązań zachęcających do korzystania z PTZ,
- ❖ zwiększenie częstotliwości połączeń,
- ❖ cykliczność rozkładów jazdy,
- ❖ poprawa punktualności i regularności kursowania,
- ❖ skrócenie czasów przejazdu,
- ❖ zapewnienie dogodnych skomunikowań na węzłach przesiadkowych,
- ❖ minimalizowanie połączeń z koniecznością przesiadki,
- ❖ ustalanie cen za usługi, w taki sposób, aby zachęcać do korzystania w PTZ.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (2018 r.)

W zakresie transportu zbiorowego w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego postuluje się działania takie jak:

- ❖ utworzenie powiatowych węzłów komunikacyjnych przy stacjach kolejowych lub w centrach miast,
- ❖ utworzenie obszarów obsługi aglomeracyjnej i powstania związków komunikacyjnych,
- ❖ poprawa dostępności komunikacyjnej, m.in. poprzez rozwój transportu publicznego, w tym przywrócenie

połączeń kolejowych na nieczynnych liniach kolejowych, a także przebudowę/rozbudowę istniejącej sieci drogowej, w szczególności dróg powiatowych i gminnych.

Dokument postuluje również o zastąpienie pojazdów o silnikach spalinowych pojazdami zeroemisyjnymi, co przyczyni się ograniczanie emisji z transportu drogowego a co za tym idzie do poprawy jakości powietrza.

5.2.3. USTALENIA LOKALNYCH DOKUMNETÓW STRATEGICZNYCH

Strategia rozwoju ponadlokalnego Partnerstwa MOF Ciechanowa

Strategia rozwoju ponadlokalnego Partnerstwa MOF Ciechanowa została opracowana w 2023 r. W skład partnerstwa MOF Ciechanowa wchodzi: miasto Ciechanów, gmina Ciechanów, gmina Opinogóra Górna oraz gmina Sońsk.

Największe problemy i deficyty obszaru Partnerstwa dotyczą wymiaru przestrzennego i środowiskowego. Wśród problemów obszaru Partnerstwa w Strategii wskazano na niską jakość dróg i duże natężenie ruchu samochodowego w centrum miasta Ciechanowa oraz, deficyty w zakresie komunikacji zbiorowej, infrastruktury dla ruchu rowerowego i integracji różnych rodzajów transportu.

Dokument jako dużą szansę, ale jednocześnie i zagrożenie MOF Ciechanowa, stawia położenie względem Metropolii Warszawskiej oraz pozycję

w regionalnym i krajowym układzie transportowym. Zagrożenie stanowi relatywnie duża odległość od Warszawy, co w połączeniu z niską jakością połączeń drogowych może przyczynić się do coraz silniejszego, ponieważ omawiany obszar jest na tyle blisko Warszawy, by łatwo podjąć decyzję o przeprowadzce lub przeniesieniu działalności biznesowej, jednak na tyle daleko, by zniechęcać do codziennych dojazdów. Szansę stanowi jednak ten sam obszar działań, przy jednoczesnym rozwoju sieci drogowo-transportowej. Rozwój gospodarczy północnej części obszaru Metropolitalnego Warszawy może zwiększyć skalę codziennych dojazdów z MOF Ciechanowa, zwiększające atrakcyjność osadniczą miasta Ciechanów i okolicznych gmin. Istotne w tym zakresie jest również wykorzystanie transportu kolejowego, którego wykorzystanie będzie rosło względem wraz z realizacją

planowanych działań ograniczających indywidualny ruch samochodowy w Metropolii Warszawskiej.

Strategia rozwoju ponadlokalnego Partnerstwa MOF Ciechanowa przewiduje budowę nowoczesnych dworców wraz z parkingami Park&Ride oraz Bike&Ride, zintegrowanych z transportem autobusowym i wspieranych przez inteligentne systemy transportowe. Przyczyni się to do zwiększenia szans na rozwój zawodowy mieszkańców gmin Partnerstwa oraz do większego napływu osób z zewnątrz – turystów, partnerów biznesowych, czy nawet nowych mieszkańców doceniających walory życia poza dużą aglomeracją. Dokument rekomenduje zatem rozwój lokalnych i ponadlokalnych układów transportowych w sposób umożliwiający wykorzystanie potencjałów dworców kolejowych.

Jako istotny kierunek działań Strategia przedstawia poprawę spójności transportowej gmin MOF Ciechanowa. Pozytywny wpływ na spójność transportową MOF będą miały między innymi takie inwestycje jak budowa drogowej obwodnicy Ciechanowa

oraz linii kolejowej zapewniającej bezpośrednie połączenie Ciechanowa z Płockiem i Ostrołęką.

Dokument stawia również na wzmacnianie roli komunikacji zbiorowej na obszarze MOF przy jednoczesnym obniżeniu jej emisyjności. Cele te będą realizowane poprzez:

- ❖ integrację transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu osób i towarów,
- ❖ rozwój systemu zintegrowanej, niskoemisyjnej komunikacji zbiorowej,
- ❖ poprawę stanu infrastruktury drogowej wraz z poprawą bezpieczeństwa i zmniejszeniem uciążliwości transportu samochodowego dla środowiska,
- ❖ rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej,

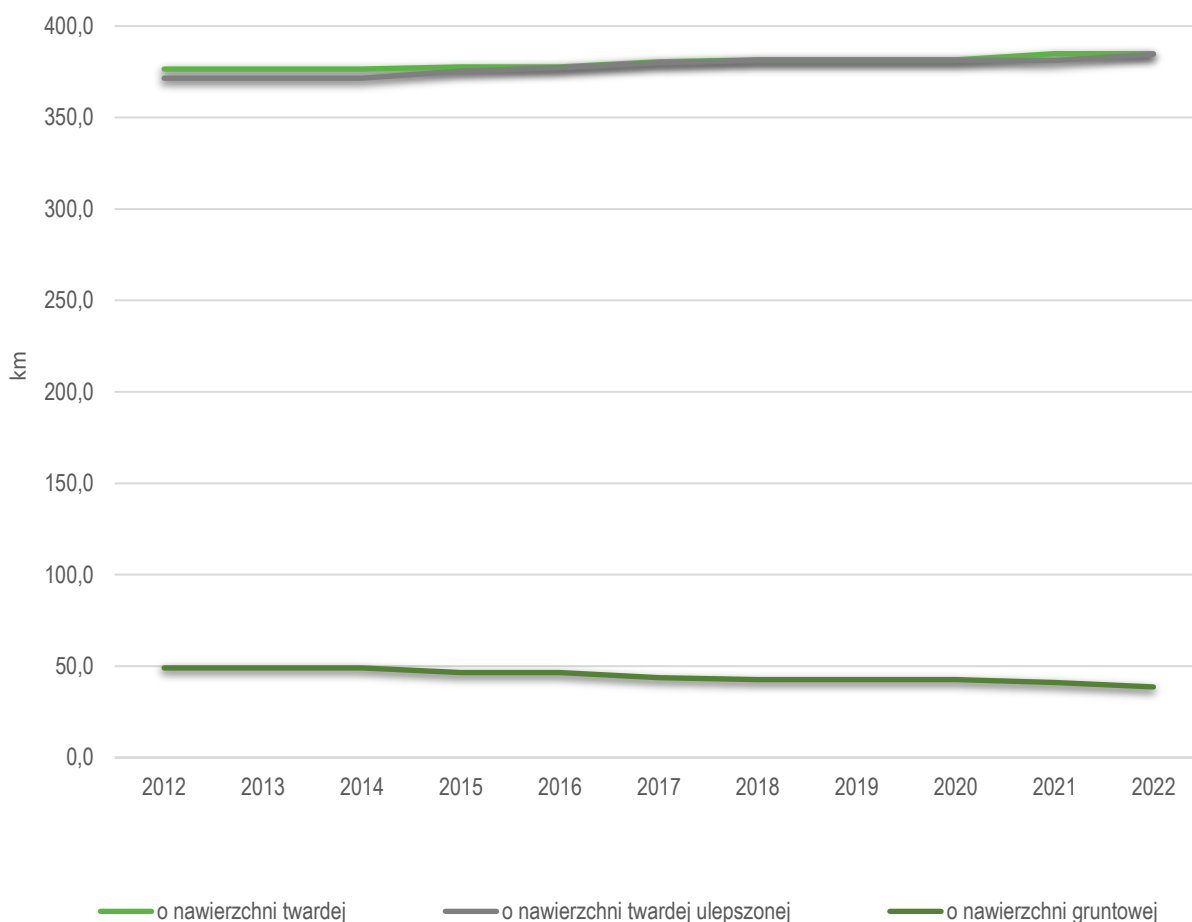
Strategia rozwoju ponadlokalnego Partnerstwa MOF Ciechanowa, w celu pełnego zintegrowanego transportu publicznego rekomenduje przystąpienie Powiatu Ciechanowskiego do porozumienia gmin tworzących MOF Ciechanowa, a w dalszej perspektywie utworzenie związku powiatowo–gminnego.

5.3. UKŁAD DROGOWY

Podstawowym elementem, który wpływa na sprawne funkcjonowanie całego systemu transportowego jest infrastruktura drogowa. Ważną cechą Powiatu Ciechanowskiego jest dość gęsta sieć dróg. Długość dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej wynosi 106,0 km na 100 km² powierzchni (dla całego województwa mazowieckiego wskaźnik ten dla dróg powiatowych ma wartość 100,3 km). Długość dróg w przeliczeniu na liczbę mieszkańców, podobnie jak w przypadku wyżej opisanego wskaźnika, również wzrasta i obecnie wynosi 131,2 km/10 tys. ludności, przy

czy w województwie wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 64,7 a w Polsce osiąga nieco ponad 70 km (71,7 km/10 tys. ludności).

Wskaźnik przedstawiający łącznie drogi gminne i powiatowe o gruntowej nawierzchni wskazuje, iż dla Powiatu Ciechanowskiego odnotowywana jest mniejsza wartość niż dla województwa mazowieckiego i całego kraju (odpowiednio: 31,2 km/100km²; 40,8 km/100km²; 35,2 km/100km²).



Wykres 3 Długość dróg powiatowych o nawierzchni twardej, twardej ulepszonej i gruntowej
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przez teren Powiatu Ciechanowskiego przebiegają trzy drogi krajowe:

- ❖ **DK 60** – Łęczyca – Kutno – Płock – Ciechanów – Ostrów Mazowiecka (miasto Ciechanów, gmina Opinogóra Górna, gmina Ciechanów, gmina Głinojeck, gmina Gołymin Ośrodek)
- ❖ **DK 50** – Ciechanów – Sochaczew – Mszczonów – Ostrów Mazowiecka (miasto Ciechanów, gmina Ciechanów, gmina Ojrzeń)
- ❖ **DK 7** – Gdańsk – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków – Chyżne (gmina Głinojeck).

Przez teren Powiatu Ciechanowskiego przebiegają cztery drogi wojewódzkie:

- ❖ **DW 544** – Brodnica – Ostrołęka (gmina Grudusk)
- ❖ **DW 615** – Mława – Ciechanów (gmina Regimin, gmina Ciechanów)
- ❖ **DW 616** – Rembielin – Ciechanów (miasto Ciechanów, gmina Grudusk, gmina Regimin, gmina Ciechanów)

- ❖ **DW 617** – Przasnysz – Ciechanów (miasto Ciechanów, gmina Opinogóra Górna, gmina Ciechanów)
- ❖ **DW 618** – Wyszaków – Gołymin Ośrodek (gmina Gołymin Ośrodek).

W 2019 roku została otwarta wschodnia obwodnica Ciechanowa. Wzdłuż ponad 3-kilometrowej drogi powstały również ścieżki rowerowe. Obwodnica łączy dwie drogi krajowe nr 50 i nr 60, biegnie od rodną Solidarności do Władysławowa. Pozwala to zmniejszyć natężenie ruchu w ulicach: Płońskiej, Armii Krajowej i Pułtuskiej. Dzięki powstaniu obwodnicy skomunikowane zostały również dwa osiedla miasta Ciechanów: "Słoneczne" i "Płońska" z gminą Opinogóra Górna.

W ciągu najbliższych 5 lat ma ruszyć budowa południowej obwodnicy miasta Ciechanów o długości około 16 km, w nowym śladzie drogi krajowej nr 60. Początek obwodnicy projektowany jest w rejonie miejscowości Ujazdówek, a koniec w rejonie miejscowości Nasierowo–Dziurawieniec.

Poniżej przedstawiono grafikę ilustrującą rozłożenie dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych na terenie Powiatu Ciechanowskiego. Szczegółowy wykaz dróg powiatowych w podziale na gminy został przedstawiony poniżej.

Miasto i Gmina Głinojeck

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|--|---|-------------------|
| 1 | 1218W | Młock – Zalesie | 10,6 | 4 |
| 2 | 1219W | Ojrzeń – Kałki – Malużyn | 9,6 | 3 |
| 3 | 1231W | Głinojeck – Żeleźnia – Krusz | 5,6 (ul. Kościelna – 0,2; ul. Wojska Polskiego –1,8) | 2 |
| 4 | 1232W | Ościsłowo – Sulerzyż – Chotum | 6,5 | 2 |
| 5 | 1233W | Ościsłowo – Ojrzeń | 10,5 | 7 |
| 6 | 1234W | Wola Młocka – Płaciszewo – Ogonowo | 6,6 | 5 |
| 7 | 1241W | Ciechanów – Młock – Wola Młocka – Luszewo | 16,7 | 12 |
| 8 | 2351W | Unikowo – Modła – Sulerzyż | 7,8 | 3 |
| 9 | 3017W | Unieck – Kowalewko | 1,2 | 2 |
| 10 | 3018W | Polesie – Luszewo – Głinojeck | 5,9 (ul. Fabryczna – 1,2) | 4 |
| 11 | 3036W | Sochocin – Konradowo – Malużyn | 5,0 | 1 |

Gmina Opinogóra Górna

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|---|--------------------|-------------------|
| 1 | 1203W | Przywilcz–Nieborzyn – Dzbonie | 10,4 | 3 |
| 2 | 1207W | Wróblewo – Helenów | 9,5 | 4 |
| 3 | 1209W | Kołaczków – Zielona | 2,0 | – |
| 4 | 1210W | Kołaczków – Barańce | 5,8 | 2 |
| 5 | 1213W | Chrzanówek – Opinogóra – Dzbonie | 8,0 | 3 |
| 6 | 1214W | Jałowa Wieś – Kalisz – Szulmierz | 3,3 | – |
| 7 | 1222W | Burkaty – Nasierowo – Pomorze | 9,1 | 1 |
| 8 | 1236W | Opinogóra – Pąłuki – Nieradowo | 11,3 | 10 |
| 9 | 1237W | Ciechanów – Opinogóra – Długotłęka – Zielona | 13,0 | 3 |
| 10 | 1238W | Szulmierz – Wola Wierzbowska – Zielona – Wężewo – Krasiniec (do dr. nr 57) | 9,0 | 6 |
| 11 | 3207W | Szczepanki – Wola Wierzbowska | 2,6 | – |

Gmina Grudusk

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|-------------------------------------|--------------------|-------------------|
| 1 | 1201W | Kołaki – Grudusk | 4,1 | – |
| 2 | 1203W | Przywilcz–Nieborzyn – Dzbonie | 10,4 | 3 |
| 3 | 1204W | Łysakowo–Stryjewo | 4,4 | – |
| 4 | 1205W | Od drogi nr 616 – Humięcino – Retki | 3,4 | 1 |
| 5 | 1206W | Grudusk – Łysakowo | 4,6 | 2 |
| 6 | 2318W | Grudusk – Szpaki – Szumsk | 4,2 | – |
| 7 | 2319W | Przywilcz – Zakrzewo – Żmijewo Kuce | 9,6 | 3 |
| 8 | 2320W | Pieglowo – Łysakowo | 2,7 | 1 |

Gmina Regimin

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|--|--------------------|-------------------|
| 1 | 1202W | Obrębiec – Szczepanki – Szulmierz | 6,6 | – |
| 2 | 1214W | Jałowa Wieś – Kalisz – Szulmierz | 3,3 | – |
| 3 | 1215W | Grzybowo – Regimin – Szulmierz | 12,2 | 7 |
| 4 | 1216W | Pniewo – Czeruchy – Lekowo | 3,6 | 2 |
| 5 | 1238W | Szulmierz – Wola Wierzbowska – Zielona – Wężewo – Krasiniec (do dr. nr 57) | 9,0 | 6 |
| 6 | 1239W | Ciechanów – Ropele – Karniewo – Jarluty – Regimin | 21,4 | 13 |
| 7 | 2352W | Strzegowo – Niedzbórz – Pniewo – Czeruchy | 2,9 | – |

Gmina Ciechanów

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|--|--------------------|-------------------|
| 1 | 1217W | Ciechanów – Romanowo | 7,7 | 5 |
| 2 | 1221W | Niechodzin – Nużewko – Baby | 3,3 | 4 |
| 3 | 1232W | Ościsłowo – Sulerzyż – Chotum | 6,5 | 2 |
| 4 | 1239W | Ciechanów – Ropele – Karniewo – Jarluty – Regimin | 21,4 | 13 |
| 5 | 1240W | Ciechanów – Modła – Niedzbórz – Drogiszka – Dalnia | 11,4 | 9 |
| 6 | 1241W | Ciechanów – Młock – Wola Młocka – Luszewo | 16,7 | 12 |
| 7 | 2351W | Unikowo – Modła – Sulerzyż | 7,8 | 3 |
| 8 | 2421W | Nasielsk – Gaścocin – Ciechanów | 16,5 | 6 |

| | | | | |
|---|-------|-------------------------------|-----|---|
| 9 | 3207W | Szczepanki – Wola Wierzbowska | 2,6 | – |
|---|-------|-------------------------------|-----|---|

Gmina Gołymín Óródek

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|--|--------------------|-------------------|
| 1 | 1207W | Wróblewo – Helenów | 9,5 | 4 |
| 2 | 1208W | Gołymín Óródek – Łukowo – Mosaki | 2,4 | – |
| 3 | 1211W | Od dr. Wróblewo – Krasiniec – Rebowo – Pałuki – Mozarnięta | 1,2 | – |
| 4 | 1212W | Wróblewo – Pajewo – Gołymín Óródek | 12,4 | 8 |
| 5 | 1222W | Burkaty – Nasierowo – Pomorze | 9,1 | 1 |
| 6 | 1223W | Gołotczyzna – Nasierowo – Dziurawieniec | 9,2 | 4 |
| 7 | 1228W | Sońsk – Ciemniewo – Gołymín Óródek | 12,7 | 1 |
| 8 | 1229W | Gogole – Pajewo Wielkie | 2,4 | – |
| 9 | 1230W | Osiek – Aleksandrowo – Skaszewo – Nowe | 1,8 | 2 |
| 10 | 1236W | Opinogóra – Pałuki – Nieradowo | 11,3 | 10 |
| 11 | 2422W | Nasielsk – Strzegocin – Szyszki – Gołymín Óródek | 6,7 | 2 |

Gmina Ojrzeń

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|---|--------------------|-------------------|
| 1 | 1218W | Młock – Zalesie | 10,6 | 4 |
| 2 | 1219W | Ojrzeń – Kałki – Malużyn | 9,6 | 3 |
| 3 | 1220W | Grabowiec – Ojrzeń | 4,8 | – |
| 4 | 1224W | Kryszpy–Bądkowo | 7,0 | 3 |
| 5 | 1225W | Kraszewo – Żochy | 3,4 | 1 |
| 6 | 1226W | Żochy – Sarnowa Góra – Gołotczyzna | 5,0 | – |
| 7 | 1227W | Wola Wodzyńska – Nowa Wieś | 10,2 | 2 |
| 8 | 1233W | Ościslowo – Ojrzeń | 10,5 | 7 |
| 9 | 1241W | Ciechanów – Młock – Wola Młocka – Luszewo | 16,7 | 12 |
| 10 | 1242W | Ojrzeń – Gašocin – Łady Krajęczyno | 17,9 | 2 |
| 11 | 1247W | Ojrzeń – Nowe Miasto | 5,3 | 2 |

Gmina Sońsk

| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|---|--------------------|-------------------|
| 1 | 1222W | Burkaty – Nasierowo – Pomorze | 9,1 | 1 |
| 2 | 1223W | Gołoczyszna – Nasierowo – Dziurawieniec | 9,2 | 4 |
| 3 | 1224W | Kryszpy–Bądkowo | 7,0 | 3 |
| 4 | 1226W | Żochy – Sarnowa Góra – Gołoczyszna | 5,0 | – |
| 5 | 1228W | Sońsk – Ciemniewo – Gołymin Ośrodek | 12,7 | 1 |
| 6 | 1242W | Ojrzeń – Gąsocin – Łady Krajęczyno | 17,9 | 2 |
| 7 | 1248W | Gołoczyszna – Zawady – Nowe Miasto | 8,5 | – |
| 8 | 2421W | Nasielsk – Gąsocin – Ciechanów | 16,5 | 6 |
| 9 | 3044W | Nowe Miasto – Kałużczyn | 0,2 | – |
| 10 | 3428W | Ostaszewo – Kałużczyn | 9,0 | 4 |
| 11 | 3429W | Kozłówka – Borza Strumiany – Ostaszewo | 0,9 | – |

Miasto Ciechanów


| Lp. | Numer drogi | Nazwa drogi | Długość drogi (km) | Przystanki [szt.] |
|-----|-------------|--|--------------------------------|----------------------------|
| 1 | 1217W | Ciechanów – Romanowo | 7,7 (ul. Leśna – 0,9) | 5 |
| 2 | 1221W | Niechodzin – Nużewko – Baby | 3,3 (ul. Nużewska – 1,1) | 4 |
| 3 | 1237W | Ciechanów – Opinogóra – Długoleśka – Zielona | 13,0 (ul. Kącka –1,0) | 3 |
| 4 | 1239W | Ciechanów – Ropele – Karniewo – Jarluty – Regimin | 21,4 | 13 |
| 5 | 1240W | Ciechanów – Modła – Niedzbórz – Drogiszka – Dalnia | 11,4 (ul. Kwiatowa – 0,7) | 9 |
| 6 | 1241W | Ciechanów – Młock – Wola Młocka – Luszewo | 16,7 (ul. Niechodzka – 1,3) | 12 (ul. Niechodzka – 1) |
| 7 | 1244W | Ul. Kraszewskiego | 0,5 | 2 |
| 8 | 2421W | Nasielsk – Gąsocin – Ciechanów | 16,5 (ul. Sońska) | 6 |


Legenda


 Gminy Powiatu Ciechanowskiego

 Zabudowa

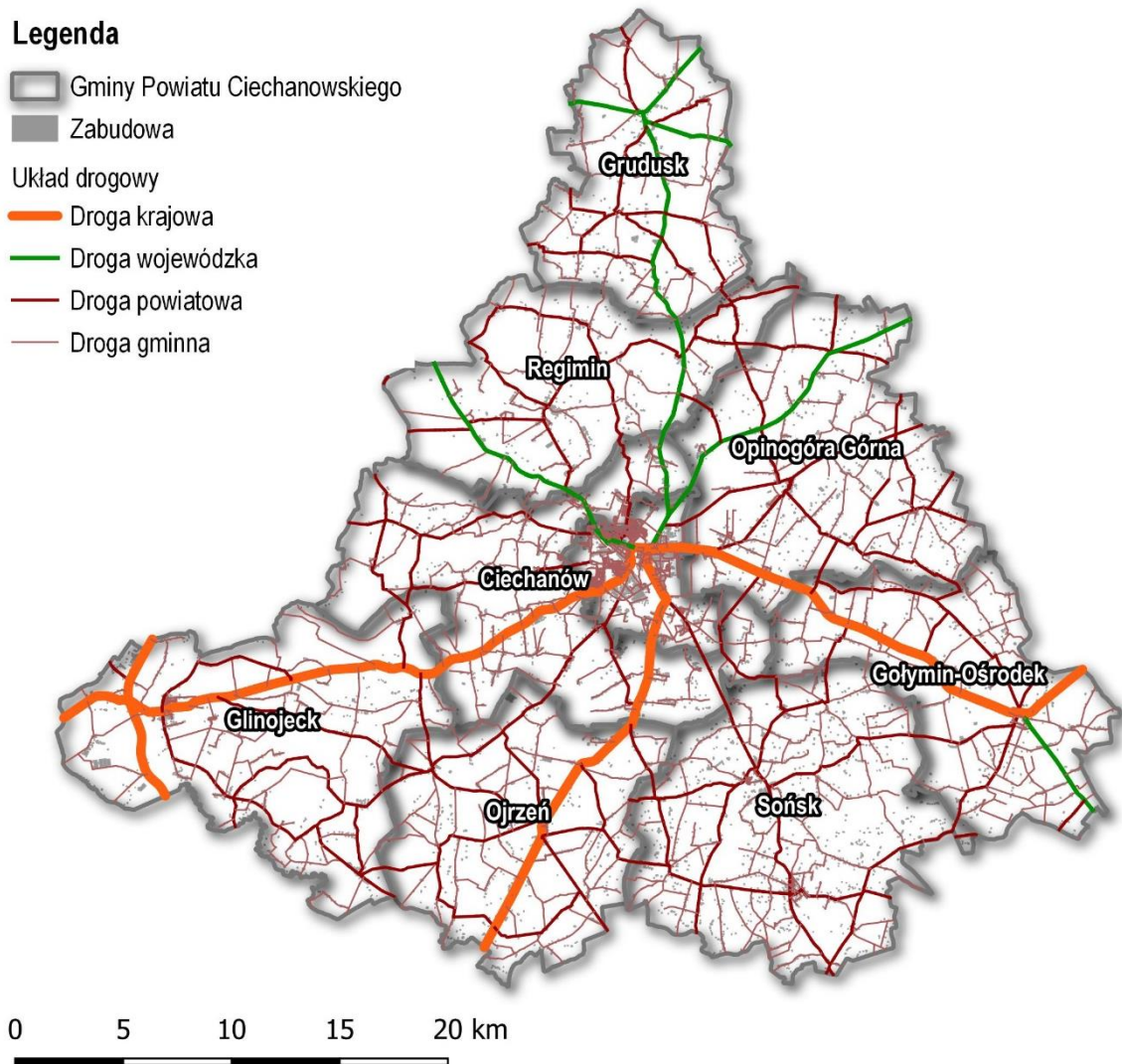
Układ drogowy

 Droga krajowa

 Droga wojewódzka

 Droga powiatowa

 Droga gminna



Rysunek 7 Sieć dróg na terenie Powiatu Ciechanowskiego
Źródło: opracowanie własne.

5.3.1. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

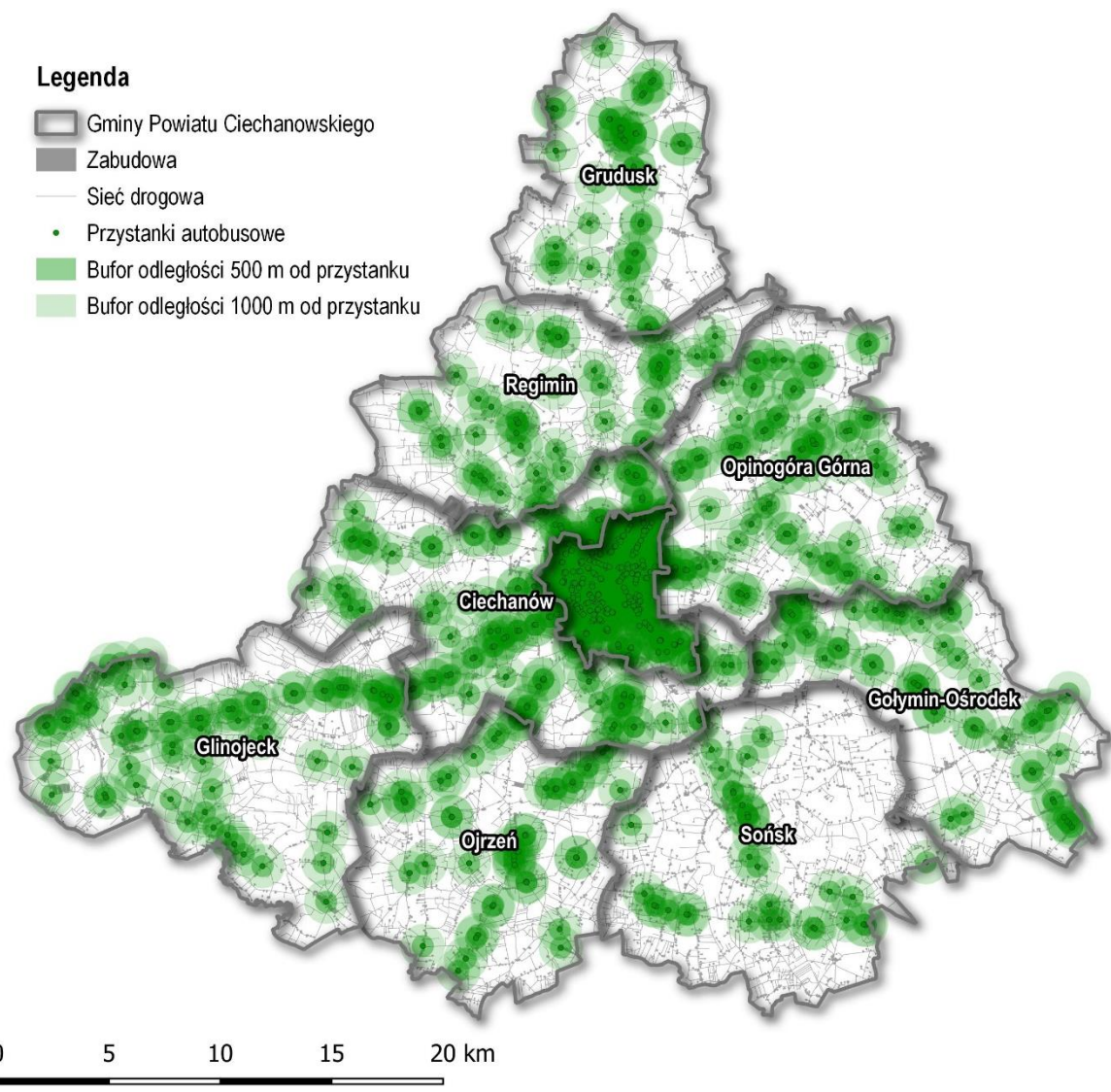
Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Zgodnie z art. 16 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu

terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad. Należy przez to rozumieć zapewnienie traktowania wszystkich przewoźników w sposób równorzędny tj. taki, który nie będzie prowadził do wyeliminowania lub ograniczenia konkurencji wśród przewoźników wykonujących usługi przewozu w obszarze właściwości danego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W szczególności odnosi się to do takich kwestii, jak jednakowa wysokość stawki opłat, uwzględnianie standardu poszczególnych przystanków komunikacyjnych lub dworców, uwzględnianie wielkości taboru, jakim wykonywany jest przewóz. Zgodnie z art. 16 ust. 5 stawki opłat, o których mowa powyżej nie mogą być wyższe niż 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym, 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu i 2 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Sieć przystanków autobusowych zlokalizowanych na terenie Powiatu Ciechanowskiego pokrywa w dość dobrym stopniu obszary zainwestowane, szczególnie o wysokiej gęstości zaludnienia. Jednakże w obszarach poza miastem Ciechanów zauważalne są braki infrastruktury przystankowej, która obecnie występuje w większości tylko przy głównych szlakach komunikacyjnych.



Rysunek 8 Izochrony dostępności do przystanków w autobusowych w gminach Powiatu Ciechanowskiego. Izochrona 500m i 1000m
 Źródło: opracowanie własne.

5.4. TRANSPORT INDYWIDUALNY

Od kilkunastu lat w Europie obserwowany jest intensywny rozwój motoryzacji. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne są tylko niektórymi z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach.

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne między innymi od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców. Wskaźnik motoryzacji determinuje prowadzenie takiej polityki parkingowej w gminie, która uwzględniać będzie postulaty związane ze zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego.

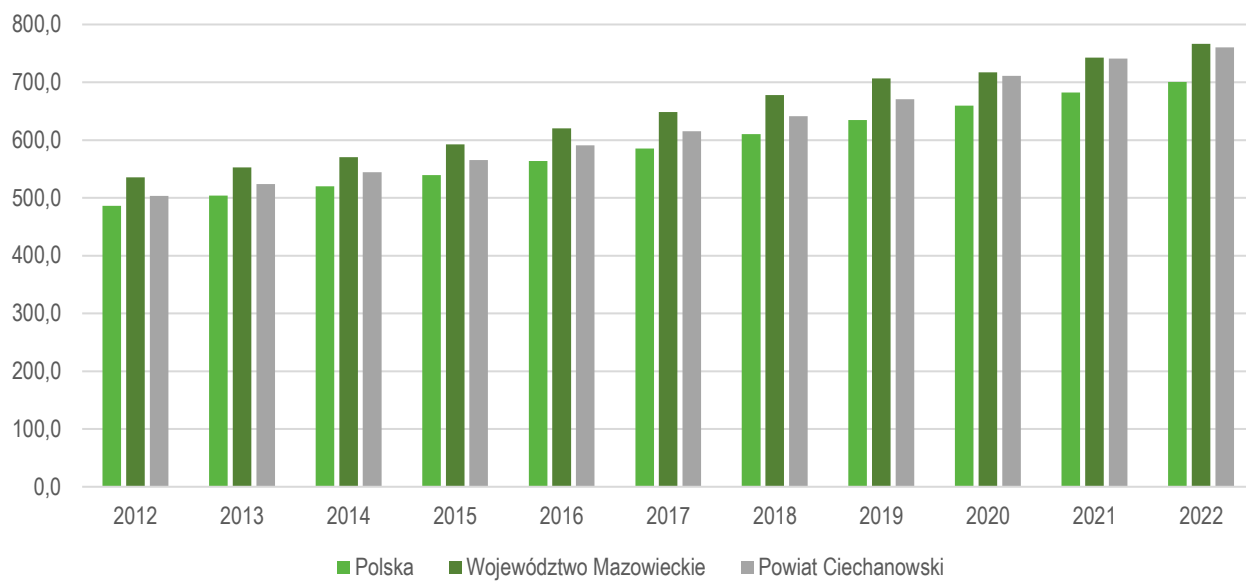
Wskaźnik motoryzacji obliczany jest jako stosunek liczby pojazdów do ogólnej liczby ludności w poszczególnych gminach w przeliczeniu na 1000 osób.

$$\text{wsk. motoryzacji} = \frac{\text{liczba pojazdów}}{\text{liczba ludności}} * 1000$$

W każdym przeanalizowanym roku wartość wskaźnika motoryzacji w Powiecie Ciechanowskim rosła, lecz plasowała się poniżej wskaźnika motoryzacji w województwie mazowieckim, lecz powyżej wskaźnika dla całego kraju. Rosnący wskaźnik motoryzacji oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy Powiatu mają zatem coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej.

Wskaźnik motoryzacji określony na podstawie danych dotyczących liczby samochodów w Powiecie wynosił 503,5 samochodów na 1000 mieszkańców w 2012 roku, 615,1 w 2017 roku, a w 2022 wynosił już 760,5. Opisane powyżej zjawisko stanowi oczywiste wyzwanie dla transportu publicznego w Powiecie, ponieważ mobilność mieszkańców będzie wzrastać wraz z posiadaniem samochodu. Działania powinny być skierowane na poprawę jakości transportu publicznego, czyli nowy tabor, częstotliwość kursowania czy skomunikowanie z innymi środkami transportu, takimi jak pociąg czy autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego, chociażby poprzez wprowadzenie kolejnych stref płatnego parkowania w całym centrum miasta.

Na poniższym wykresie przedstawiony został wskaźnik motoryzacji w Polsce, w województwie mazowieckim i Powiecie Ciechanowskim.



Wykres 4 Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Ciechanowskim, województwie mazowieckim i kraju
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W ramach generalnego pomiaru ruchu 2020/21 zmierzono średni dobowy ruch roczny (SDRR) w Powiecie Ciechanowskim w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich nr: 615, 616 i 617. Na drogach krajowych nr 50 i 60 również w ramach generalnego pomiaru ruchu 2020/21 zmierzono średni dobowy ruch w okresie zimowym (SDRZ) .

Wśród dróg wojewódzkich największe natężenie ruchu samochodów osobowych notuje się na odcinku drogi wojewódzkiej nr 617 Ciechanów ul. Gruduska (DW616) – Ciechanów ul. Pułtуска (DK60) – 10040 pojazdów w ciągu doby, natomiast samochodów dostawczych

i ciężarowych na odcinku drogi wojewódzkiej nr 615 Mława (DW 544) – Ciechanów (gr. Miasta) – 1846 pojazdów w ciągu doby.

Na drogach krajowych największe natężenie ruchu samochodów osobowych w okresie zimowym notuje się na odcinku drogi nr 60 Ciechanów ul. 17 stycznia (DW615) – Ciechanów ul. Ułanów Legionowych (DK50) – 11101 pojazdów w ciągu doby, natomiast samochodów dostawczych i ciężarowych na odcinku drogi krajowej nr 60 – Chrzanówek – Gołymín ul. Jesionowa (DW618) – 2376 pojazdów w ciągu doby

Tabela 5 Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w Powiecie Ciechanowskim w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich

| Nr drogi | Nazwa odcinka | SDRR poj. silnikowych ogółem | Samochody osobowe | Samochody dostawcze i ciężarowe | Autobusy |
|-----------------|---|---|------------------------------|--|-----------------|
| 615 | Mława (DW 544) – Ciechanów (gr. Miasta) | 10921 | 8960 | 1846 | 26 |
| 615 | Ciechanów (gr. Miasta) – ul. Tatarska (DK60) | 9382 | 8455 | 817 | 42 |
| 616 | Grudusk (DW544) – Ciechanów (DW 617) | 2919 | 2558 | 310 | 4 |
| 617 | Przasnysz (DW544) – Ciechanów (DW616) | 5203 | 4029 | 1103 | 5 |
| 617 | Ciechanów ul. Gruduska (DW616) – Ciechanów ul. Pułtуска (DK60) | 11890 | 10040 | 1685 | 44 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie.

Tabela 6 Średni dobowy ruch w okresie zimowym (SDRZ) w Powiecie Ciechanowskim w punktach pomiarowych na drogach krajowych

| Nr drogi | Nazwa odcinka | SDRZ poj. silnikowych ogółem | Samochody osobowe | Samochody dostawcze i ciężarowe | Autobusy |
|-----------------|---|---|------------------------------|--|-----------------|
| 50 | Ciechanów ul. Pułtуска (DK60) – Ciechanów ul. Mleczarska | 5816 | 5418 | 346 | 46 |
| 50 | Ciechanów ul. Mleczarska – Ciechanów ul. Sońska | 5832 | 4790 | 1019 | 15 |
| 50 | Ciechanów (gr. Miasta) – Ojrzeń ul. Grzybowskię | 7136 | 5509 | 1603 | 3 |
| 60 | Glinojęck (DK7) – Ciechanów (gr. Miasta) | 6077 | 3922 | 2137 | 4 |
| 60 | Ciechanów al. Niepodległości – Ciechanów ul. 17 stycznia (DW615) | 7459 | 6377 | 1033 | 32 |
| 60 | Ciechanów ul. 17 stycznia (DW615) – Ciechanów ul. Ułanów Legionowych (DK50) | 12465 | 11101 | 1194 | 151 |
| 60 | Ciechanów ul. Ułanów Legionowych (DK50) – Ciechanów ul. Armii Krajowej | 10744 | 9591 | 977 | 157 |
| 60 | Ciechanów ul. Armii Krajowej – Chrzanówek | 12225 | 9802 | 2263 | 142 |
| 60 | Chrzanówek – Gołymín ul. Jesionowa (DW618) | 5535 | 3138 | 2376 | 6 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Warszawie

5.5. WPLYW TRANSPORTU NA ŚRODOWISKO

5.5.1. KORZYSTANIE ZE ŚRODOWISKA NATURALNEGO

Oddziaływanie na środowisko naturalne

Na stan czystości powietrza atmosferycznego Powiatu Ciechanowskiego mają wpływ zanieczyszczenia napływowe oraz ze źródeł lokalnych (oddziałujących w obrębie szlaków komunikacyjnych oraz na terenach mieszkalnych).

Na terenie Powiatu Ciechanowskiego istnieją różnorodne formy ochrony środowiska naturalnego:

- ❖ 2 rezerваты przyrody,
 - Lekowo (Gmina Regimin),
 - Modła (Gmina Regimin),
- ❖ 3 obszary chronionego krajobrazu,
 - Zieluńsko–Rzęgnowski (Gmina Grudusk),
 - Krośnicko–Kosmowski (Gmina Ciechanów, Gmina Opinogóra Górna, Gmina Regimin, Gmina Grudusk),
 - Nadwkrzański (Gmina Ciechanów, Gmina i Miasto Gliniojeck, Gmina Sońsk, Gmina Regimin, Gmina Ojrzeń),
- ❖ 104 pomniki przyrody,
- ❖ 9 użytków ekologicznych,
- ❖ 1 zespół przyrodniczo–krajobrazowy,
 - Dolina Rzeki Łydyni (Miasto Ciechanów).

Główne zagrożenia dla środowiska naturalnego ze strony systemu transportu publicznego (podobnie jak i całego transportu) to:

- ❖ hałas,
- ❖ emisja gazów i pyłów,
- ❖ degradacja lub defragmentacja obszarów zieleni czynnych biologicznie,
- ❖ zanieczyszczenie powierzchni i wód opadowych spływających z dróg, przystanków, parkingów i zajezdni oraz stacji paliw.

Odpowiedzią na negatywne oddziaływania transportu publicznego na środowisko naturalne jest zrównoważony rozwój systemu transportowego, w tym w szczególności

przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Wśród elementów zrównoważonego rozwoju można wymienić m.in.:

- ❖ ograniczanie zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną,
- ❖ ograniczanie natężenia ruchu w wyniku stosowanej inżynierii ruchu drogowego oraz modernizację dróg i skrzyżowań,
- ❖ poprawa koordynacji i usprawnienie sieci transportu publicznego,
- ❖ wykorzystywanie nowoczesnych środków transportu, bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska,
- ❖ dostosowanie infrastruktury transportu publicznego do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- ❖ propagowanie proekologicznych zachowań uczestników systemu transportowego (m.in. parkingi „Parkuj i Jedź”, ruch rowerowy itp.),
- ❖ poprawa warunków ruchu pieszego zwłaszcza w centrach i zabytkowych częściach miast,
- ❖ potrzeba ochrony i odbudowy zieleni miejskiej oraz rozwiązania techniczne zabezpieczające przed hałasem,
- ❖ integracja systemu wewnętrznego z zewnętrznym, tranzytowym systemem drogowym i kolejowym.

Szczególnie istotnym rozwiązaniem dla poprawy ochrony środowiska jest system monitoringu środowiska naturalnego, czyli jakościowe i ilościowe pomiary stanu tego środowiska. Monitoring taki stanowi bardzo ważną podstawę do analiz i decyzji dotyczących ochrony środowiska.

Zeroemisyjny tabor autobusowy

Ochrona środowiska w aspekcie transportu zbiorowego to przede wszystkim powszechne wykorzystanie transportu zbiorowego zamiast własnego samochodu w dojazdach do pracy, szkoły oraz do ośrodków miejskich. Cel ten osiągnąć można poprzez działania

zmierzające do stałego wzrostu jakości systemu komunikacji publicznej.

Oszczędny transport publiczny to również wykorzystanie autobusów o pojemności odpowiedniej do natężenia ruchu pasażerów na danej trasie o danej porze dnia. Przekłada się to między innymi na zużycie paliwa przez pojazd – oszczędności dla przewoźnika oraz mniejszą emisję zanieczyszczeń do atmosfery.

Również ważna jest kwestia paliw stosowanych do napędu pojazdów komunikacji zbiorowej. Z ulic wielu polskich miast znikną używane do tej pory autobusy spalinowe, a ich miejsce na liniach komunikacyjnych zajmą pojazdy zeroemisyjne: elektryczne i wodorowe.

Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoEiPA) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3 (pojazdy o masie maksymalnej przekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy), o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.9)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

- ❖ 32% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,
- ❖ 46% – od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

Na uwagę zasługuje podkreślenie, że autobusy elektryczne wykorzystywane są w komunikacji miejskiej w Ciechanowie, gdzie jeżdżą 2 sztuki tego typu pojazdów, a w niedalekim czasie planowany jest zakup kolejnego elektrycznego autobusu.

Przyjazna dla środowiska komunikacja publiczna, z pełnym priorytetem, a także z wprowadzoną integracją biletową może skutecznie pokazać, że jest w stanie doskonale przenosić potoki pasażerskie pomiędzy

osiedlami, do centrum miast, do sąsiednich miejscowości a także do szkół czy miejsc pracy.

Tak funkcjonujący transport publiczny może przyczynić się do:

- ❖ wzrostu średniej prędkości pomiędzy przystankami,
- ❖ skrócenia czasu przejazdu na danym odcinku;
- ❖ zwiększenia udziału transportu publicznego w ruchu miejskim,
- ❖ zmniejszenia ruchu pojazdów indywidualnych, szczególnie w centrum miasta,
- ❖ zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w obszarach silnie zurbanizowanych.

W celu znaczącego poprawienia ochrony środowiska naturalnego przed emisją zanieczyszczeń i hałasem komunikacyjnym niezbędne jest jednocześnie zrealizowanie kilku zadań:

- ❖ zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowego (i motocyklowego) transportu indywidualnego, poprzez rozwój i usprawnienie systemu transportu publicznego i jego infrastruktury,
- ❖ zwiększenie liczby pojazdów zeroemisyjnych,
- ❖ zwiększenie liczby pojazdów, których eksploatacja charakteryzuje się niższym hałasem, poprzez usprawnienie systemu komunikacyjnego.

Zwiększenie roli komunikacji publicznej w stosunku do samochodowej (i motocyklowej) poprzez promocję powszechnego wykorzystania transportu publicznego w codziennych dojazdach do centrum miasta, do miejsca pracy lub nauki zamiast samochodami lub motocyklami może przynieść efekty ekologiczne. Zatem istotnym jest rozpropagowanie zasady „Parkuj i Jedź” w oparciu o sieć parkingów na obrzeżach miasta Ciechanowa, dobrze skomunikowanych z transportem publicznym oraz w pobliżu dworców kolejowych.

W celu zapewnienia konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego należy położyć nacisk na jakość publicznych usług przewozowych i ich koszt. O jakości transportu publicznego decydują m.in.:

- ❖ punktualność,
- ❖ czas przejazdu,

- ❖ dostępność i zasięg sieci komunikacyjnej transportu publicznego,
- ❖ komfort podróżowania.

Edukacja ekologiczna

Skuteczna ochrona środowiska wymaga udziału wszystkich podmiotów wywierających wpływ na sposób i intensywność korzystania ze środowiska, w tym przede wszystkim udziału społeczeństwa. Najważniejsze znaczenie dla proekologicznej postawy jak najszerzej części społeczeństwa ma edukacja ekologiczna oparta na rzetelnej informacji o stanie środowiska naturalnego i działaniach na rzecz jego ochrony oraz umiejętność komunikowania się z lokalną społecznością.

Edukacja ekologiczna podobnie jak nauka w każdej innej dziedzinie najlepiej sprawdza się w praktyce. Wycieczki turystyczne na tereny rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych i innych obszarów, które dzięki ochronie zachowują swój naturalny charakter, pobudzają w ludziach postawy proekologiczne.

Stan ochrony środowiska naturalnego Powiatu Ciechanowskiego

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Ciechanowskiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

Dokumenty na poziomie wojewódzkim:

- ❖ Stan środowiska w Województwie Mazowieckim w 2017 roku, WIOŚ w Warszawie, 2018,
- ❖ Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Mazowieckim. Raport za rok 2022, Warszawa, 2023.

Dokumenty na poziomie powiatowym:

- ❖ Program Ochrony Środowiska dla Powiatu Ciechanowskiego do roku 2030.

Dokumenty na poziomie gminnym:

- ❖ Programu ochrony środowiska dla miasta Ciechanów do roku 2022,
- ❖ Program Ochrony Środowiska na lata 2023–2026 z perspektywą do 2030 roku dla Miasta i Gminy Głinojeck,
- ❖ Program ochrony środowiska dla gminy Ciechanów na lata 2018–2021 z perspektywą na lata 2022–2025,
- ❖ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Sońsk na lata 2012–2015 z perspektywą do roku 2019,
- ❖ Program Ochrony Środowiska dla Gminy Opinogóra Górna na lata 2018–2021 z perspektywą do roku 2025,
- ❖ Program ochrony środowiska dla gminy Gołymin–Ośrodek na lata 2021–2024,
- ❖ Program ochrony środowiska gminy Regimin na lata 2015–2018 z uwzględnieniem perspektywy do roku 2022.

5.5.2. EMISJA SPALIN

Największym źródłem zanieczyszczenia powietrza w województwie mazowieckim jest emisja pochodząca z działalności ludzi, szczególnie w sektorze bytowym (powierzchniowa emisja), w transporcie (liniowa emisja), oraz w przemyśle (punktowa emisja). Istotny wpływ na zawartość substancji w powietrzu w Powiecie Ciechanowskim ma również napływ zanieczyszczeń z innych regionów Polski i świata. Lokalnie, głównymi źródłami zanieczyszczeń są kominy domów z indywidualnym ogrzewaniem oraz obszary bezpośrednio przylegające do intensywnie uczęszczanych dróg i ruchu samochodowego.

Emisja powierzchniowa obejmuje wydzielanie zanieczyszczeń z palenisk domowych, lokalnych kotłowni oraz niewielkich zakładów przemysłowych, głównie w postaci pyłów i dwutlenku siarki.

Emisja punktowa obejmuje wydzielanie zanieczyszczeń z dużych zakładów przemysłowych, wytwarzających pyły, dwutlenek siarki, tlenek azotu, tlenek węgla oraz metale ciężkie.

Emisja liniowa głównie wynika z zanieczyszczeń komunikacyjnych, które generują tlenki azotu, tlenki węgla, węglowodory aromatyczne oraz metale ciężkie. Obszary o największym zagrożeniu zanieczyszczeniem powietrza znajdują się w sąsiedztwie intensywnie uczęszczanych tras komunikacyjnych. Aby zmniejszyć emisję zanieczyszczeń do powietrza, konieczne są działania takie jak poprawa stanu nawierzchni dróg, kierowanie ruchu tranzytowego z dala od centrów miast (budowa obwodnic) i rozbudowa systemu parkingowego. Istotne jest również ulepszanie stanu technicznego pojazdów, wymiana taboru transportu publicznego na niskoemisyjne pojazdy oraz promowanie korzystania z alternatywnych źródeł transportu.

Tabela 7 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Powiatu Ciechanowskiego w latach 2012–2022

| Rok | Emisja zanieczyszczeń pyłowych [ton/rok] | | Emisja zanieczyszczeń gazowych [ton/rok] | | | | |
|------|--|-------------------|--|------------------|--------------|--------------|-----------------|
| | ogółem | ze spalania paliw | ogółem | dwutlenek siarki | tlenki azotu | tlenek węgla | dwutlenek węgla |
| 2012 | 317 | 312 | 328 243 | 1105 | 353 | 1 551 | 325 069 |
| 2014 | 326 | 322 | 304 485 | 1025 | 329 | 931 | 302 073 |
| 2016 | 147 | 143 | 353 366 | 1203 | 373 | 1 888 | 349 762 |
| 2018 | 159 | 143 | 431 058 | 623 | 425 | 2 477 | 427 330 |
| 2020 | 108 | 92 | 317 616 | 634 | 403 | 2 049 | 314 339 |
| 2022 | 88 | 44 | 252 061 | 624 | 273 | 1 172 | 249 332 |

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS 2022 r.

W 2022 r. emisja zanieczyszczeń pyłowych z zakładów szczególnie uciążliwych na terenie Powiatu Ciechanowskiego wyniosła 88 ton/rok, z czego połowa pochodziła ze spalania paliw. Emisja zanieczyszczeń gazowych w 2022 r. wynosiła 252 061 ton/rok. Porównując emisję zanieczyszczeń w ostatnich 10 latach w Powiecie Ciechanowski zauważa się ponad trzykrotny spadek emisji zanieczyszczeń pyłowych. Na przestrzeni tego okresu nastąpił również spadek emisji zanieczyszczeń gazowych, jednakże już nie w tak dużym stopniu.

Zgodnie z Art. 89 Ustawy Prawo ochrony środowiska oraz w związku z Dyrektywą 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości i czystszej powietrza dla Europy w województwie mazowieckim klasyfikację wykonano w 4 strefach: aglomeracji warszawskiej, mieście Radom, mieście Płock i w strefie mazowieckiej. Formalnie Powiat Ciechanowski należy do strefy mazowieckiej.

W wyniku klasyfikacji, w zależności od analizy stężeń w danej strefie, można wydzielić następujące klasy stref:

klasa C – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy przekraczają poziomy dopuszczalne lub poziomy docelowe;

klasa A – jeżeli stężenia zanieczyszczeń na terenie strefy nie przekraczają poziomów dopuszczalnych lub poziomów docelowych.

W poniższej tabeli zestawiono zanieczyszczenia w strefie mazowieckiej w 2021 i 2022 roku. Na podstawie klasyfikacji można zaobserwować znaczą poprawę jakości powietrza.

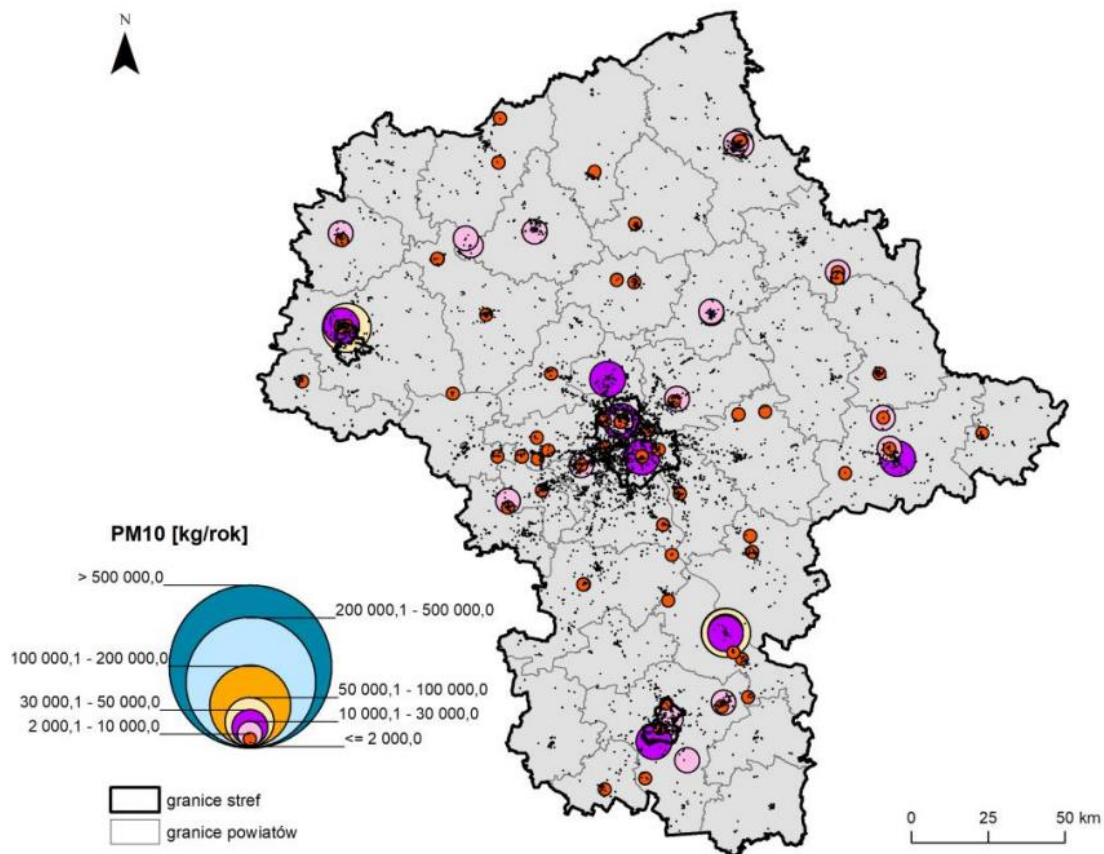
Tabela 8 Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza w Powiecie Ciechanowskim

| | SO ₂ | NO ₂ | CO | C ₆ H ₆ | Pył zawieszony PM10 | Pył zawieszony PM2,5 | ołów (Pb) w pyłe PM10 | As / Cd / Ni w pyłe PM10 | benzo(a)piren (BaP) w pyłe PM10 |
|------------------------|-----------------|-----------------|----|-------------------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------------|
| Strefa mazowiecka 2021 | C | A | A | A | C | C | A | A | C |
| Strefa mazowiecka 2022 | A | A | A | A | A | A | A | A | C |

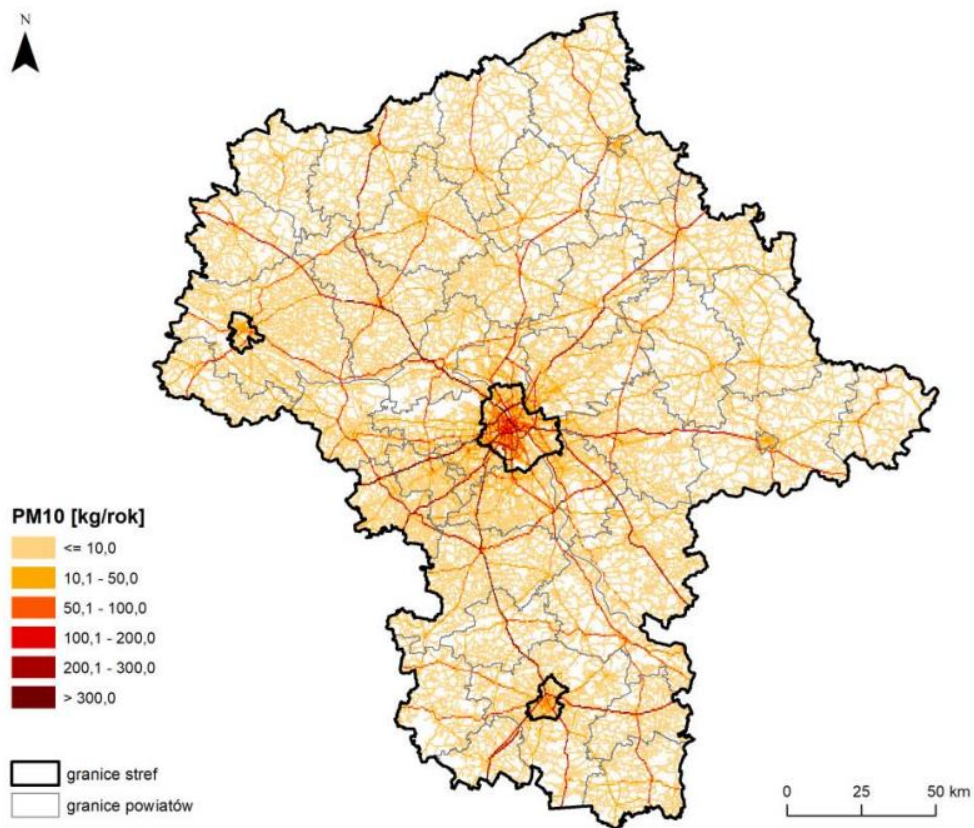
Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2022.

Zgodnie z Roczną Oceną Jakości Powietrza w Województwie Mazowieckim uwagę zwraca stan zawieszonego pyłu PM10, na którego stężenie ma wpływ

między innymi transport. Poniższe mapy pokazują rozkład stężenia pyłu PM10 w całym województwie.



Rysunek 9 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa mazowieckiego
 Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2022.



Rysunek 10 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa mazowieckiego
 Źródło: Roczna ocena jakości powietrza w województwie mazowieckim. GIOŚ Raport wojewódzki za rok 2022.

5.5.3. EMISJA HAŁASU

Na terenie Powiatu Ciechanowskiego głównymi źródłami emitującymi hałas do środowiska jest transport oraz w mniejszym stopniu przemysł, ponieważ w Powiecie występują zakłady przemysłowe, które byłyby źródłem znaczących emisji hałasów, chociaż sporadycznie stwierdza się przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu z zakładów produkcyjnych, czy w wyniku prowadzonej działalności usługowej. Przez teren Powiatu przebiegają ważne szlaki komunikacyjne o znaczeniu krajowym i wojewódzkim. Na podstawie ostatnich pomiarów monitoringu hałasu w województwie mazowieckim, można stwierdzić, że poziom zagrożenia hałasem komunikacyjnym jest w dalszym ciągu znaczący. W przeważającej części badanych punktów pomiarowych wystąpiły przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla wskaźników krótkookresowych (szczególnie w porze nocy).

W ramach monitoringu w 2017 roku Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Warszawie wykonał pomiary poziomu hałasu w 19 punktach pomiarowych. W Ciechanowie zlokalizowane zostały punkty pomiarowe mierzące poziom hałasu kolejowego. Przekroczenia stwierdzono dla pory nocy w miejscowości Ciechanów przy ul. Krzywej 5A, ul. Malinowej 4, ul. Sienkiewicza, ul. Skłodowskiej w zakresie od 0,1 dB do 9,5, a dla pory dnia stwierdzono przekroczenia tylko przy ul. Skłodowskiej o 1,9 dB. Na podstawie powyższych pomiarów przeprowadzonych w 2017 r. na terenie województwa mazowieckiego wykazano, że hałas komunikacyjny w dalszym ciągu jest jednym z największych zagrożeń i uciążliwości.

6. OCENA I PROGNOZY SPOŁECZNYCH POTRZEB PRZEWOZOWYCH W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

6.1. OCENA I PROGNOZA POTRZEB PRZEWOZOWYCH

Publiczny transport zbiorowy jest bardzo istotnym narzędziem w kwestii kształtowania polityki lokalnej przez samorządów. Popyt na usługi transportu zbiorowego zależy od bardzo wielu czynników, min.:

- ❖ struktury mieszkańców (osoby w wieku produkcyjnym, przed produkcyjnym oraz poprodukcyjnym),
- ❖ wieku mieszkańców,
- ❖ stopnia motoryzacji,
- ❖ gęstości zaludnienia,
- ❖ jakości oferty przewozowej,
- ❖ dostępności do przystanków,
- ❖ jakości dróg lokalnych wraz z infrastrukturą taką jak parkingi.

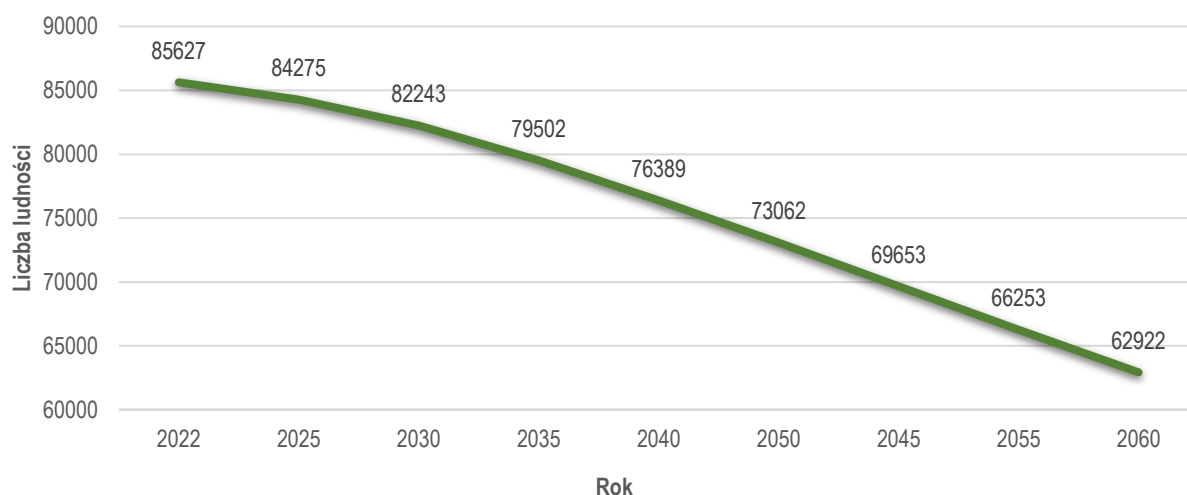
Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

- **popyt efektywny** – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru,
- **popyt potencjalny** – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

W ramach prac nad Planem Transportowym dla Powiatu Ciechanowskiego nie były wykonywane badania napelnień, dlatego też nie jest możliwe dokładne określenie popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajdą w strukturze społecznej mieszkańców Powiatu w ciągu najbliższych lat.

Niepokojące jest zjawisko, na które wskazują prognozy demograficzne GUS, iż w ciągu najbliższych 27 lat zmieni się udział ludności w poszczególnych grupach wiekowych. Udział ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się. Coraz mniej ma również być młodych ludzi w wieku przedprodukcyjnym. Wzrastać będzie natomiast grupa ludzi w wieku poprodukcyjnym. W celu prawidłowego zaplanowania sieci publicznego transportu zbiorowego należy w szczególności uwzględnić prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Prognozy demograficzne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny, zawarte w dokumencie „Prognoza ludności na lata 2023–2060” wskazują na kontynuację negatywnego trendu demograficznego. W ww. prognozie zostały przedstawione 3 warianty: główny, niski i wysoki. W każdym z wariantów, liczba ludności w Powiecie Ciechanowskim do 2060 r. zmniejszy się w sposób znaczący. Według wariantu głównego w 2060 r. Powiat będzie zamieszkiwało 62 922 osoby, według wariantu niskiego, tylko 55 812 osób, a według wariantu wysokiego, który jest wariantem najbardziej optymistycznym, 69 908 osób. Zmiany idące w tym kierunku są niekorzystne dla wielu sfer życia, m.in.: oświaty, opieki społecznej, gospodarki, rynku pracy.



Wykres 5 Prognozowany spadek liczby ludności w Powiecie Ciechanowskim do 2060 r. według wariantu głównego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

6.2. NAJWAŻNIEJSZE GENERATORY RUCHU

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione funkcje w ww. obiektach determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory ich odbywania.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz inne instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach granic Powiatu.

6.2.1. OŚWIATA

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom – nauka – dom jest zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Poniższe tabele przedstawiają spis placówek edukacyjnych wraz z adresami.

Miasto Ciechanów (gminne placówki publiczne)

| | |
|--|---|
| Miejski żłobek | ul. Batalionów Chłopskich 06–400 Ciechanów |
| Miejskie przedszkole nr 1 | ul. Nadfosna 12 06–400 Ciechanów |
| Miejskie przedszkole nr 2 | ul. Szwanke 11 06–400 Ciechanów |
| Miejskie przedszkole nr 3 | ul. Sienkiewicza 26A 06–400 Ciechanów |
| Miejskie przedszkole nr 4 z Oddziałami Integracyjnymi im. Pluszowego Misia w Ciechanowie | ul. Wyrzykowskiego 9 06–400 Ciechanów |
| Miejskie przedszkole nr 5 | ul. Gwardii Ludowej 12 06–400 Ciechanów |
| Miejskie przedszkole nr 6 | ul. Z. Herberta 3 |

| | |
|---|--|
| | 06-400 Ciechanów |
| Miejskie przedszkole nr 8 | ul. Graniczna 41D 06-400 Ciechanów |
| Miejskie przedszkole nr 10 | ul. Batalionów Chłopskich 4 06-400 Ciechanów |
| Szkoła podstawowa nr 1 | ul. Orylska 3 06-400 Ciechanów |
| Szkoła podstawowa nr 3 | ul. Powstańców Wielkopolskich 1 06-413 Ciechanów |
| Szkoła podstawowa nr 4 | ul. Płońska 143 06-400 Ciechanów |
| Szkoła podstawowa nr 5 | ul. Broniewskiego 1 06-400 Ciechanów |
| Szkoła podstawowa nr 6 | ul. Wiklinowa 4, ul. 17 Stycznia 17 06-400 Ciechanów |
| Szkoła podstawowa nr 7 | ul. Czarnieckiego 40 06-400 Ciechanów |
| Miasto Ciechanów (powiatowe placówki publiczne) | |
| I Liceum Ogólnokształcące im. Z. Krasińskiego | ul. 17 Stycznia 66 06-400 Ciechanów |
| Zespół Szkół nr 1 im gen. Józefa Bema | ul. Powstańców Warszawskich 24 06-400 Ciechanów |
| Zespół Szkół nr 2 im. A. Mickiewicza | ul. Orylska 9 06-400 Ciechanów |
| Zespół Szkół Nr 3 im. S. Staszica | ul. Okrzei 6 06-400 Ciechanów |
| Zespół Szkół Technicznych Centrum Kształcenia Ustawicznego im. S. Płoskiego | ul. Kopernika 7 06-400 Ciechanów |
| Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy w Ciechanowie | ul. Sienkiewicza 13 06-400 Ciechanów |
| Miasto Ciechanów (wojewódzkie placówki publiczne) | |
| Medyczna Szkoła Policealna w Ciechanowie | ul. Henryka Sienkiewicza 33 06-400 Ciechanów |
| Miasto Ciechanów (państwowe placówki publiczne) | |
| Państwowa Szkoła Muzyczna I stopnia im. Stanisława Moniuszki w Ciechanowie | ul. Małgorzacka 16 06-400 Ciechanów |
| Państwowa Akademia Nauk Stosowanych im. Ignacego Mościckiego w Ciechanowie | ul. Narutowicza 9 06-400 Ciechanów |
| Miasto Ciechanów (placówki niepubliczne) | |
| Niepubliczne Przedszkole "Alpik" | ul. 17 Stycznia 54 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczne Przedszkole Akademia Przedszkolaka | ul. Płońska 57 A 06-400 Ciechanów |

| | |
|---|--|
| Niepubliczne Przedszkole Językowe Akademia Krasnoludków | ul. Franciszka Rajkowskiego 6 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczne Przedszkole Integracyjne "Kolorowa Trampolina" | ul. Płońska 29 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczne Przedszkole "Dom Przedszkolaka Montessori" | ul. Karola Szwankę 29 06-400 Ciechanów |
| Językowe Przedszkole "The Academy Of Smurfs" | ul. Armii Krajowej 45 06-400 Ciechanów |
| Przedszkole Niepubliczne "Stumilowy Las" | ul. Powstańców Wielkopolskich 7A 06-400 Ciechanów |
| Przedszkole Niepubliczne "Akademia Małego Smerfa" | ul. Kargoszyńska 12 06-400 Ciechanów |
| Przedszkole Niepubliczne "Akademia Małych Odkrywców" | ul. Henryka Sienkiewicza 5 06-400 Ciechanów |
| Przedszkole Niepubliczne "Piotruś Pan" | ul. Wierzbowa 3 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczne Przedszkole Muzyczne do Re Mi | ul. Wincentego Witosa 50 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczne Przedszkole Sportowo-Matematyczne "Piaskownica" | ul. Widna 13 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczne Przedszkole Tęcza | ul. Lazurowa 1 06-400 Ciechanów |
| Przedszkole "Zamkowe Skrzydła" z Oddziałami Integracyjnymi | ul. Nadrzeczna 24 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczny Punkt Przedszkolny Alpik | ul. Warszawska 13 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczne Przedszkole Terapeutyczno-Rehabilitacyjne Kindero | ul. Henryka Sienkiewicza 120B 06-400 Ciechanów |
| Przedszkole Akademia Przedszkolaka | ul. Płońska 57a 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczna Terapeutyczna Szkoła Podstawowa | ul. 3 Maja 3A 06-400 Ciechanów |
| Structured Teacching Niepubliczna Szkoła Podstawowa | ul. Warszawska 13 06-400 Ciechanów |
| Szkoły STO z Oddziałami Dwujęzycznymi im. Ireny Sendlerowej w Ciechanowie | ul. Stanisława Wyspiańskiego 11A 06-400 Ciechanów |
| Szkoły edukacji innowacyjnej | ul. 17 Stycznia 17 06-400 Ciechanów |
| I Liceum Ogólnokształcące PUL | ul. Orylska 3 06-400 Ciechanów |
| Niepubliczne Technikum Zawodowe dla dorosłych | ul. Okrzei 16 A/13 06-400 Ciechanów |
| Technikum Akademickiego Centrum Kształcenia przy | ul. Henryka Sienkiewicza 28a |

| | |
|--|---|
| <i>Puz im. Ignacego Mościckiego</i> | 06-400 Ciechanów |
| <i>Bydgoski Zakład Doskonalenia Zawodowego Stowarzyszenie Oświatowo-Techniczne</i> | ul. Płocka 100 06-400 Ciechanów |
| <i>Zakład Doskonalenia Zawodowego w Warszawie</i> | ul. Płońska 57a 06-400 Ciechanów |
| <i>Menedżerska Akademia Nauk Stosowanych - Filia w Ciechanowie</i> | ul. Żórawskiego 5 06-400 Ciechanów |
| <i>Wyższa Szkoła Biznesu i Zarządzania</i> | ul. Płońska 143 06-400 Ciechanów |
| <i>Akademia Humanistyczna im. Aleksandra Gieysztor, Wydział Zamiejscowy Turystyki, Hotelarstwa i Promocji Środowiska</i> | ul. Kraszewskiego 8a 06-400 Ciechanów |
| Gmina Ciechanów (gminne placówki publiczne) | |
| <i>Szkoła podstawowa im. 11 Pułku Ułanów Legionowych w Gumowie</i> | ul. Gumowo 6 06-410 Ciechanów |
| <i>Szkoła podstawowa w Chotumiu</i> | ul. Chotum 25 06-400 Ciechanów |
| Gmina Ciechanów (placówki niepubliczne) | |
| <i>Niepubliczna Szkoła Podstawowa w Goryszach</i> | ul. Ciechanów 14 06-400 Ciechanów |
| Gmina Sońsk (gminne placówki publiczne) | |
| <i>Gminne Przedszkole w Sońsku</i> | ul. Klonowa 2 06-430 Sońsk |
| <i>Gminne Przedszkole w Gąsocinie</i> | ul. Szkolna 1 06-440 Gąsocin |
| <i>Szkoła Podstawowa w Bądkowie im. Bohaterów Bitwy pod Sarnową Górą 1920</i> | ul. Bądkowo 1 06-440 Gąsocin |
| <i>Szkoła Podstawowa w Gąsocinie</i> | ul. Szkolna 1 06-440 Gąsocin |
| <i>Szkoła Podstawowa w Sońsku im. Szczepana Dobosza</i> | ul. Szkolna 4 06-440 Sońsk |
| Gmina Sońsk (wojewódzkie placówki publiczne) | |
| <i>Zespół Placówek w Gołotczyźnie</i> | ul. Bąkowskiej 29, ul. Bąkowskiej 17 06-430 Gołotczyzna |
| Gmina Sońsk (państwowe placówki publiczne) | |
| <i>Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego im. A. Świętochowskiego</i> | ul. Ciechanowska 18B 06-430 Gołotczyzna |
| Gmina Sońsk (placówki niepubliczne) | |
| <i>Zaoczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Kałęczynie</i> | Gąsocin 11 06-440 Gąsocin |
| Gmina Regimin (gminne placówki publiczne) | |
| <i>Szkoła Podstawowa im. Stefana Żeromskiego w Szulmierzu</i> | ul. Szulmierz 78 06-461 Szulmierz |

| | |
|---|--|
| <i>Szkoła Podstawowa im. Teofila Lenartowicza w Regiminnie</i> | ul. Heleny Dobrzyńskiej 1 06-461 Regimin |
| <i>Szkoła Podstawowa im. Zygmunta Padlewskiego w Zeńboku</i> | ul. Zeńbok 50 06-461 Zeńbok |
| Gmina Ojrzeń (gminne placówki publiczne) | |
| <i>Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Młocku</i> | ul. Młock 72 06-456 Ojrzeń |
| <i>Szkoła Podstawowa im. Wacława Kozińskiego w Kraszewie</i> | ul. Kraszewo 57A 06-456 Ojrzeń |
| <i>Szkoła Podstawowa w Ojrzeniu</i> | ul. Przedszkolna 7 06-456 Ojrzeń |
| Gmina Głinojeck (gminne placówki publiczne) | |
| <i>Miejsko – Gminne Przedszkole Głinojeck</i> | ul. Ciechanowska 8 06-450 Głinojeck |
| <i>Szkoła Podstawowa im. Marii Konopnickiej w Głinojecku</i> | ul. Płocka 7 06-450 Głinojeck |
| <i>Szkoła Filialna w Malużynie Szkoły Podstawowej w Woli Młockiej</i> | ul. Malużyn 55b, 06-452 Ościstowo |
| <i>Szkoła Podstawowa w Woli Młockiej</i> | ul. Wola Młocka 32 06-452 Wola Młocka |
| <i>Szkoła Podstawowa im. Żołnierzy Armii Krajowej</i> | ul. Ościstowo 81 06-452 Ościstowo |
| Gmina Głinojeck (placówki niepubliczne) | |
| <i>Przedszkole Niepubliczne "Smerfolandia"</i> | ul. Torfa Załęskiego 4 06-450 Głinojeck |
| Gmina Grudusk (gminne placówki publiczne) | |
| <i>Punkt Przedszkolny</i> | ul. Szkolna 2 06-460 Grudusk |
| <i>Szkoła Podstawowa w Humięcinie</i> | ul. Humięcino 20 06-460 Humięcino |
| <i>Szkoła Podstawowa im. Władysława Broniewskiego w Grudusku</i> | ul. Szkolna 2 06-460 Grudusk |
| Gmina Opinogóra Górna (gminne placówki publiczne) | |
| <i>Szkoła Podstawowa w Opinogórze Górnej</i> | ul. Zygmunta Krasińskiego 25 06-406 Opinogóra Górna |
| <i>Szkoła Podstawowa w Kołaczku</i> | ul. Szkolna 2 06-406 Opinogóra Górna |
| <i>Szkoła Podstawowa w Woli Wierzbowskiej</i> | ul. Wola Wierzbowska 27 06-406 Opinogóra |
| Gmina Gołymin Ośrodek (gminne placówki publiczne) | |
| <i>Gminne Przedszkole w Gołyminie-Ośrodku</i> | ul. ks. Michalaka 10C 06-420 Gołymin-Ośrodek |
| <i>Szkoła Podstawowa im. P.J. Gołaszewskiego w Gołyminie-Ośrodku</i> | ul. Ks. Michalaka 10C 06-420 Gołymin-Ośrodek |
| <i>Szkoła Podstawowa im. gen. Józefa Wybickiego w Gostkowie</i> | ul. Gostkowo 20 77-114 Gostkowo |

6.2.2. INSTYTUCJE PUBLICZNE

Jedną z grup obiektów użyteczności publicznej generujących ruch są szpitale, gminne ośrodki zdrowia, urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne Powiatu Ciechanowskiego.

Do najważniejszych instytucji administracji publicznej zalicza się:

- ❖ Urząd Miasta Ciechanów, plac Jana Pawła II 6, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Urząd Gminy Ciechanów, Fabryczna 8, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Urząd Gminy w Sońsku, Ciechanowska 20, 06-430 Sońsk,
- ❖ Urząd Gminy w Opinogórze Górnej, Krasińskiego 4, 06-406 Opinogóra Górna,
- ❖ Urząd Gminy Grudusk, Ciechanowska 54, 06-460 Grudusk,
- ❖ Urząd Gminy Ojrzeń, Ciechanowska 27, 06-456 Ojrzeń,
- ❖ Urząd Miasta i Gminy w Głinojecku, Płocka 12, 06-450 Głinojeck,
- ❖ Urząd Gminy Gołymin-Ośrodek, Szosa Ciechanowska 8, 06-420 Gołymin-Ośrodek,
- ❖ Urząd Gminy Regimin, Adama Rzewuskiego 19, 06-461 Regimin,
- ❖ Powiatowy Urząd Pracy w Ciechanowie, Tadeusza Sygietyńskiego 11, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie Delegatura w Ciechanowie, Wodna 1, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Wojewódzki Urząd Pracy w Warszawie Filia w Ciechanowie, Wodna 1, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Wojskowe Centrum Rekrutacji w Ciechanowie Wojska Polskiego 54, 06-400 Ciechanów,
- ❖ ZUS Inspektorat w Ciechanowie, Rzeczkowska 8, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego. Oddział regionalny, H. Sienkiewicza 81, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Delegatura Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Ciechanowie, 17 stycznia 60, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Komenda Powiatowa Policji w Ciechanowie, 11 Pułku Ułanów Legionowych 25, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Sąd Rejonowy w Ciechanowie, Mikołajczyka 5 i 6, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Urząd Skarbowy w Ciechanowie, Warszawska 58, 06-400 Ciechanów
- ❖ Wojskowe Centrum Rekrutacji w Ciechanowie, Orylska 6, 06-400 Ciechanów,
- ❖ 5. Mazowiecka Brygada Obrony Terytorialnej, ul. Wojska Polskiego 54, 06-400 Ciechanów.

6.2.3. OBIEKTY SŁUŻBY ZDROWIA

Do najważniejszych obiektów służby zdrowia zaliczono m.in.:

- ❖ Specjalistyczny Szpital Wojewódzki w Ciechanowie, Powstańców Wielkopolskich 2, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Grupa Zdrowie Ciechanów, Marii Ranieckiej 4, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Arnica, Armii Krajowej 18A, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Vita-Med. Przychodnia lekarska, H.Sienkiewicza 71, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Centrum Medyczne ESKULAP, Narutowicza 20, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „MEDICUS Clinic”, Spółdzielcza 2, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Centrum Medyczne ELBIT MED, Strażacka 7, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "SANALEX", Ciechanowska 29, 06-456 Ojrzeń,
- ❖ "SALUS" Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej, Żeromskiego 1B, 06-460 Grudusk,
- ❖ Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej W Głinojecku, Targowa 6, 06-450 Głinojeck,

- ❖ Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "IROMED", Krasińskiego 2, 06-406 Opinogóra,
- ❖ Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Medica, H. Dobrzyńskiej 5, 06-461 Regimin,
- ❖ Przychodnia "GAJDA-MED", Nowa 7, 06-420 Gołymin-Ośrodek.
- ❖ Centrum Medyczne Gajda-Med, Ciechanowska 21, 06-430 Sońsk,
- ❖ Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ANMED", Ciechanowska 21, 06-430 Sońsk,
- ❖ Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej "ANMED", Chabrowa 2, 06-430 Gołotczyzna.

6.2.4. ZAKŁADY PRACY

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu.

Do największych zakładów pracy należą m.in.:

- ❖ BAUER Sp. z o.o. Sp. j., Niechodzka 25, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Sofidel Poland Sp. z o.o. (Delitissue sp. z o.o.), Mleczarska 31. 06-400 Ciechanów,
- ❖ Hit Electronics Poland Sp. z o.o., Śmiecińska 14, 06-400 Ciechanów,
- ❖ „CEDROB” S.A., Ujazdówek 2a, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Ilas Polonia S.A., Mleczarska 4, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Norco Sp. z o.o., Tysiąclecia 3, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Fabryka Narzędzi „FANAR” S.A. Płocka 11, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Przedsiębiorstwo Usług Komunalnych Sp. z o.o., Gostkowska 83, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Ciechanowie, Gostkowska 81, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej w Ciechanowie Sp. z o.o., Tysiąclecia 18, 06-400 Ciechanów,
- ❖ HYDROF Ciechanów Hydraulika Siłowa i Pneumatyka, Aleja Niepodległości 10, 06-400 Ciechanów,
- ❖ METALTECH – PIASECKI SP.J., Niechodzka 13, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Interhome Centrum Motoryzacji, Mazowiecka 6, 06-400 Ciechanów,
- ❖ IL Cosmetics Polska sp. z o.o., Tysiąclecia 8c, 06-400 Ciechanów,
- ❖ T4B Sp. z o.o. oddział w Ciechanowie, Mleczarska 9, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Cukrownia Głinojeck S.A., DK7 38, 06-450 Głinojeck,
- ❖ Zakład NORCO POLSKA sp. z o.o., Ciechanowska 30A, 06-430 Sońsk,
- ❖ EuRoPol GAZ S.A. Tłocznia Gazu Ciechanów, Lekowo 65, 06-461 Regimin.








Ponadto na terenie miasta Ciechanów została utworzona **Warmińsko-Mazurska Specjalna Strefa Ekonomiczna**. Jest ona zlokalizowana między ulicą Mleczarską, a ulicą Tysiąclecia.

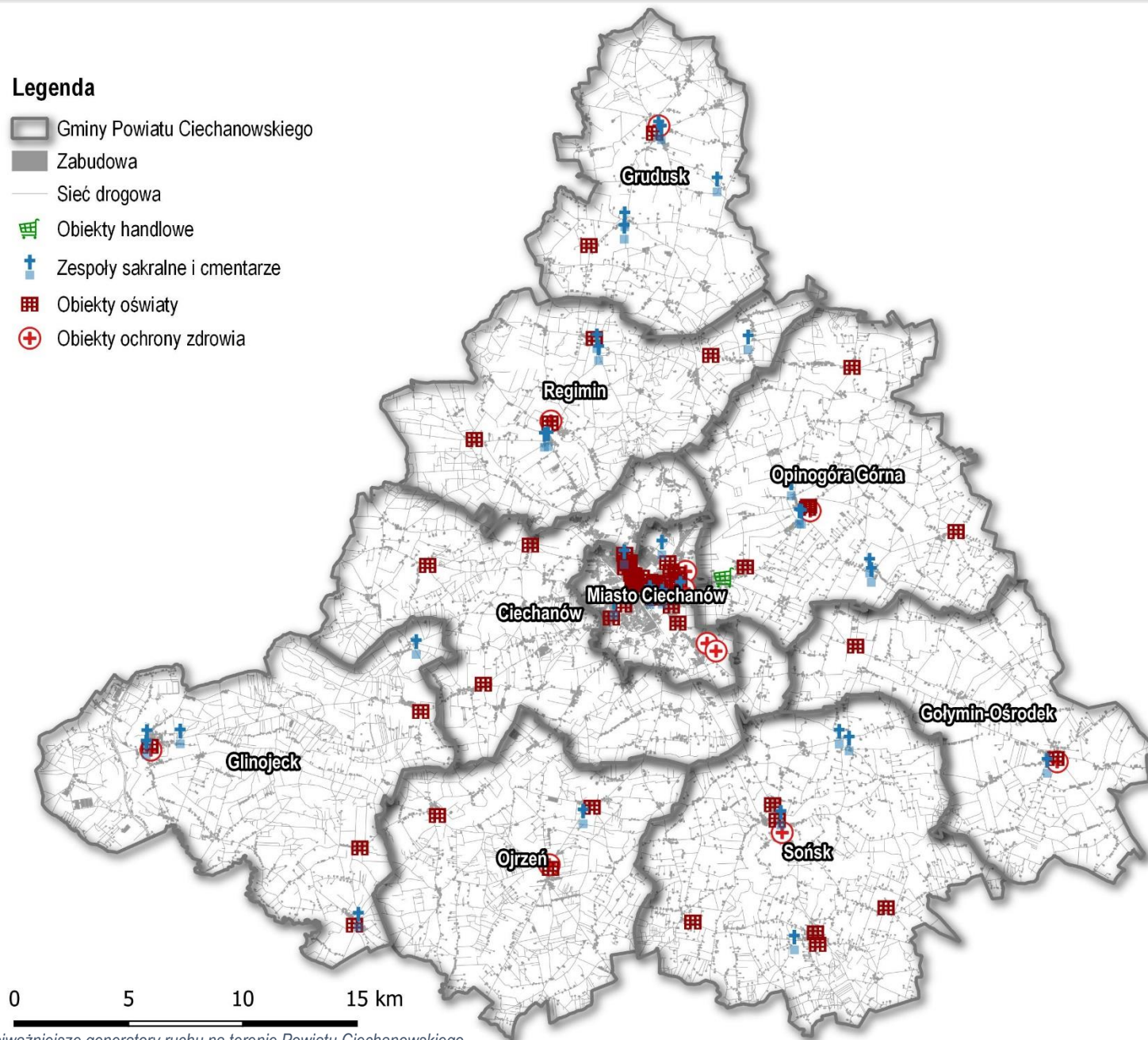
6.2.5. OBIEKTY HANDLOWE

Do najważniejszych obiektów handlowych zaliczono:

- ❖ Park Handlowy Ciechanów, Park Handlowy Ciechanów, Ciechanowska 68, 06-406 Opinogóra Górna,
- ❖ Centrum Handlowe Dekada, H.Sienkiewicza 8, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Panorama 3. Centrum handlowe, Powstańców Wielkopolskich 8, 06-413 Ciechanów,
- ❖ Galeria Bonus w Ciechanowie, Harcerska 3, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Centrum Handlowe Mrówka, Niechodzka 5, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Centrum Handlowe Moye, Generała Władysława Sikorskiego 12, 06-400 Ciechanów,
- ❖ Centrum Handlowe, STOP.SHOP, Armii Krajowej 15, 06-400 Ciechanów.

Legenda

-  Gminy Powiatu Ciechanowskiego
-  Zabudowa
-  Sieć drogowa
-  Obiekty handlowe
-  Zespoły sakralne i cmentarze
-  Obiekty oświaty
-  Obiekty ochrony zdrowia



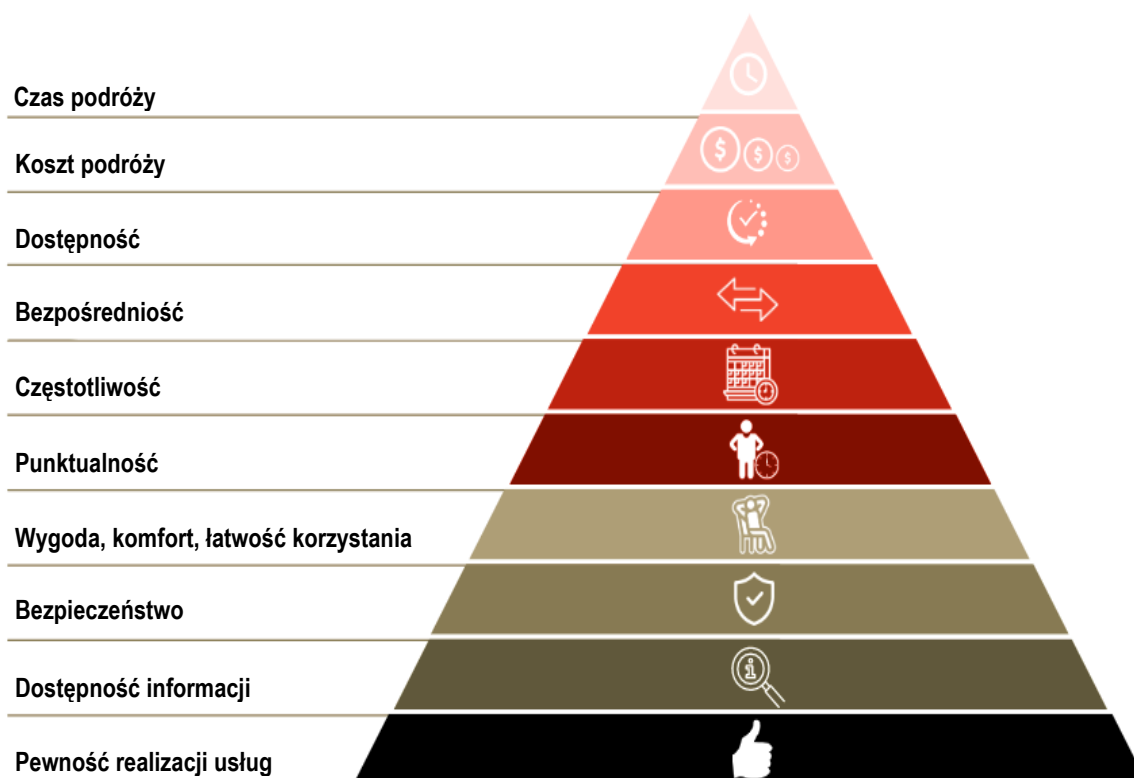
Rysunek 11 Najważniejsze generatory ruchu na terenie Powiatu Ciechanowskiego
Źródło: opracowanie własne

7. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORY RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

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

Preferencje odnośnie wyboru środka transportu zależą od wielu aspektów. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Wysoka jakość usług, która odpowiada

wymaganiom i preferencjom użytkowników jest podstawowym warunkiem skutecznego oddziaływania w kierunku przejścia obsługi potrzeb mobilności przez różne formy transportu zbiorowego.



Rysunek 12 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Mężyk, S. Zamkowska, Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań.

- ❖ **czas podróży** – nadanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla pojazdów publicznej komunikacji zbiorowej,
- ❖ **koszt podróży** – zwiększenie cenowej atrakcyjności biletu okresowego oraz poszerzenie oferty o bilety czasowe,
- ❖ **dostępność** – minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku komunikacji zbiorowej, tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków, likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków,
- ❖ **bepośredniość** – dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach,
- ❖ **częstotliwość** – dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb,
- ❖ **punktualność** – dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie – udział odjazdów opóźnionych do 3 min: 5%; natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1%,

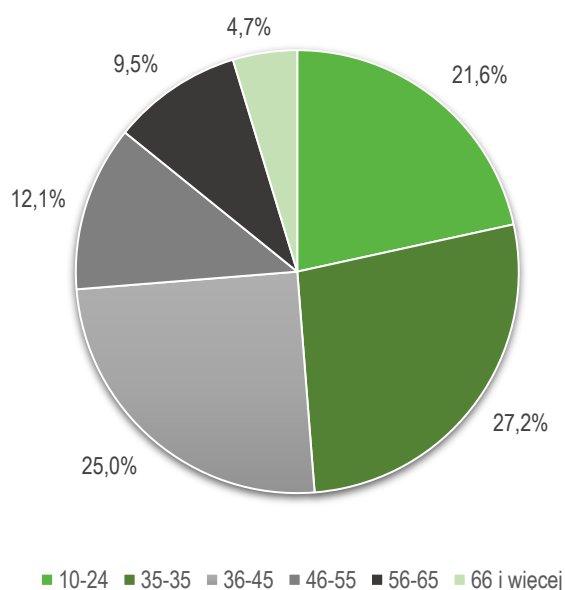
- ❖ **wygoda, komfort, łatwość korzystania** – budowa nowych wiat przystankowych, dbałość o komfort termiczny użytkowników transportu publicznego, wyposażenie pojazdów w ładowarki USB, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanków, zmniejszenie uporczywości hałasu w podróżowaniu autobusami poprzez wykorzystanie taboru z napędem elektrycznym, zmniejszenie zatłoczenia w autobusach, zwiększenie kultury osobistej i jazdy kierowców.
- ❖ **bezpieczeństwo** – monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu,
- ❖ **dostępność informacji** – rozwój udostępniania otwartych danych, montaż tablic informacji pasażerskiej,
- ❖ **pewność realizacji usług** – zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze przez co i zredukowanie udziału niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych.

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

7.2.1. METRYKA RESPONDENTÓW

W celu określenia preferowanych cech publicznej komunikacji zbiorowej oraz zachowań komunikacyjnych przeprowadzono ankietę wśród mieszkańców Powiatu Ciechanowskiego. Badanie ankietowe doprowadziło do rozpoznania potrzeb i oczekiwań mieszkańców stawianych przed komunikacją zbiorową. Ankieta przeprowadzona była w terminie od 18.12.2023 r. do 04.01.2024 r. Ankieta miała formę e – ankiety, która została umieszczona na internetowych stronach Powiatu Ciechanowskiego.

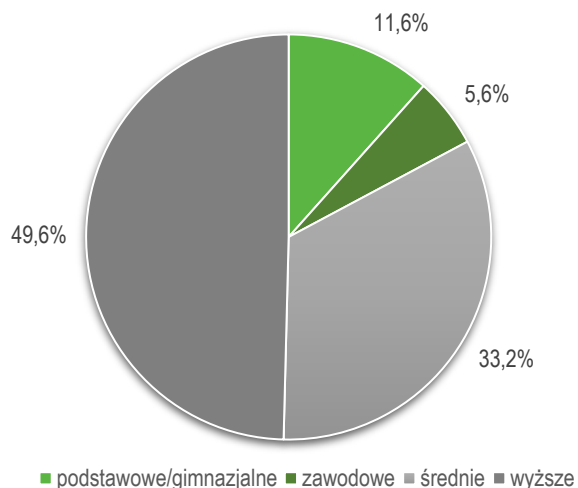
Najliczniejszą grupą wśród respondentów (27,2%) były osoby w przedziale wiekowym 25–35 lat. Kolejną grupę stanowiły osoby w wieku 36–45 lat, stanowiąc 25,0% przebadanych osób. Najmniejsze zainteresowane ankietą odnoszącą się do rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostało odnotowane wśród osób powyżej 66 lat i wynosiło 4,7% wszystkich respondentów.



Wykres 6 Wiek respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Największą grupę wśród respondentów stanowiły osoby z wykształceniem wyższym (49,6%), po nich osoby z wykształceniem średnim (33,2%) i podstawowym/gimnazjalnym (11,6%). Najmniejsza liczba respondentów posiadała wykształcenie zawodowe (5,6%).



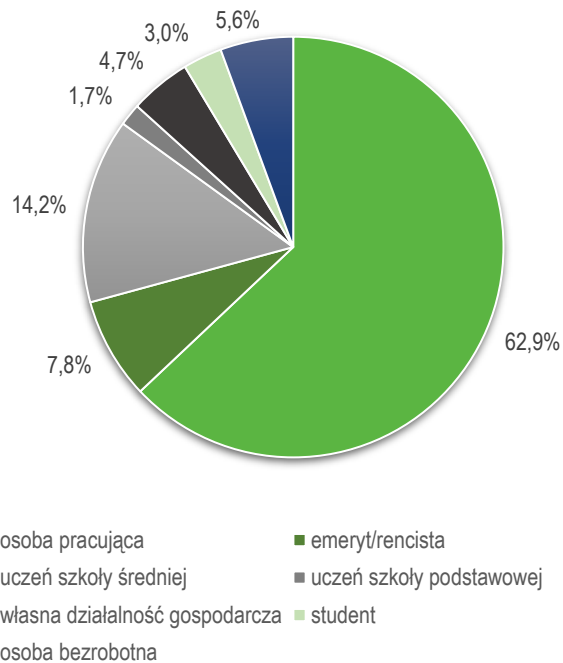
Wykres 7 Wykształcenie respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Z profilu respondentów wynika, że największy udział wśród respondentów mają osoby pracujące (62,9%).

Drugą dużą grupą są uczniowie szkół średnich (14,2%). Osoby uczące się stanowiły razem 18,9%. Osoby stanowiące najliczniejszą grupę respondentów, czyli osoby pracujące i uczące się mają potrzeby transportowe związane zarówno dojazdów do/z pracy/szkoły, jak i do

obiektów handlowych i związanych z rozrywką i rekreacją. Należy także podkreślić, iż znaczącą grupę wśród respondentów stanowią osoby pobierające świadczenia rentowe lub emerytalne, a ich główne potrzeby związane są przede wszystkim z dojazdami do obiektów handlowych i placówek medycznych. Wśród podróżujących znalazły się też osoby bezrobotne, które stanowiły 5,6% respondentów.

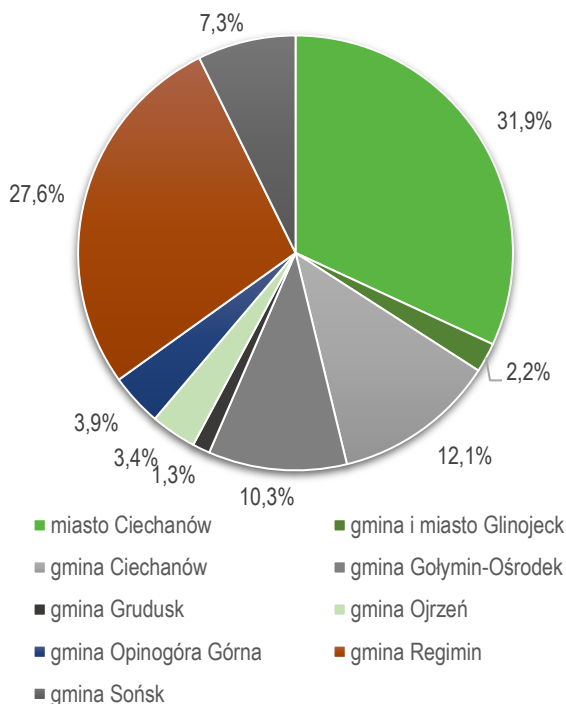


Wykres 8 Status zawodowy respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

7.2.2. ANALIZA WYNIKÓW BADAŃ

W badaniu ankietowym największy udział wzięli mieszkańcy miasta Ciechanów (31,9%) oraz gminy Regimin (27,6%). Najmniej odpowiedzi w ankiecie umieścili mieszkańcy gminy Grudusk oraz gminy i miasta Gliniojeck.



Wykres 9 Struktura zamieszkania respondentów

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

W badaniu ankietowym umieszczone zostały pytania skierowane zarówno do osób na co dzień przemieszczających się publiczną komunikacją zbiorową, jak i do osób, których podstawowym środkiem lokomocji jest prywatny samochód osobowy.

Respondenci zostali poproszeni o odpowiedź, jakimi środkami transportu najczęściej podróżują. Wśród ankietowanych największą część stanowili użytkownicy samochodów, podróżujący jak pasażer lub kierowca (47,8%). 27,6% ankietowanych codzienne podróże odbywa komunikacją zbiorową, dodatkowo 15,9 % respondentów korzysta również z przewozów autobusowych, których organizatorem jest przewoźnik prywatny. Istotna część respondentów w codziennych podróżach wykorzystuje również pociąg (3,9%).



47,8%

samochodem
(jako pasażer
lub kierowca)



27,6 %

komunikacją
miejską/zbiorową



15,9 %

autobusem
(PKS/prywatny
przewoźnik)



3,9 %

pociągiem



1,3%

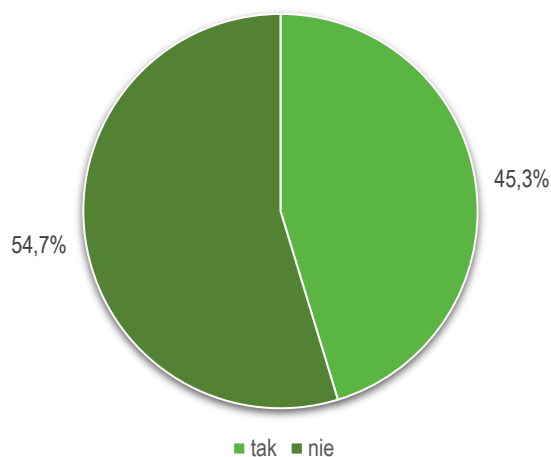
rowerem



3,4 %

pieszo

Kolejne z pytań dotyczyło wskazania przez uczestników badania czy mają możliwość samodzielnego korzystania z samochodu. Ponad połowa badanych osób nie ma możliwości samodzielnego korzystania z samochodu. Osoby te odbywają swoje podróże za pomocą komunikacji publicznej, samochodem jako pasażerowie, pieszo lub korzystają z innych środków transportu



Wykres 10 Pytanie: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

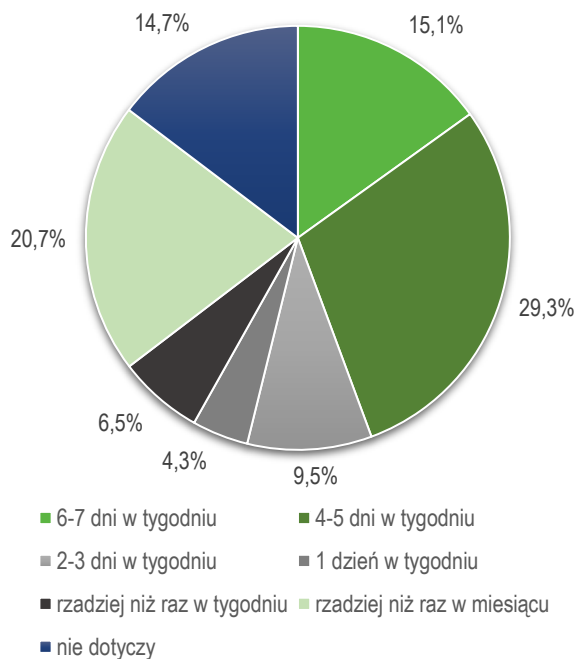
Następnie zapytano ankietowanych, dlaczego wybierają wskazany przez siebie w poprzednim pytaniu środek lokomocji. Najczęściej wskazywanym powodem był brak alternatywy (38,8%), szybkość (13,8%) i koszt podróży (11,6%).



Wykres 11 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

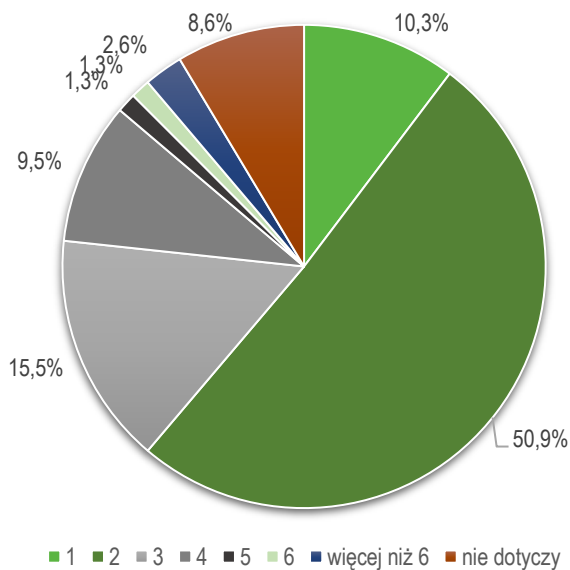
Największa grupa respondentów podróżuje komunikacją zbiorową 4–5 dni w tygodniu (29,3%), a 20,7 % badanych zadeklarowało, że podróżuje rzadziej niż raz w miesiącu. 15,1% mieszkańców Powiatu Ciechanowskiego korzysta z komunikacji zbiorowej 6–7 dni w tygodniu (16,7%) lub rzadziej raz w tygodniu (6,5%).



Wykres 12 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją zbiorową?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

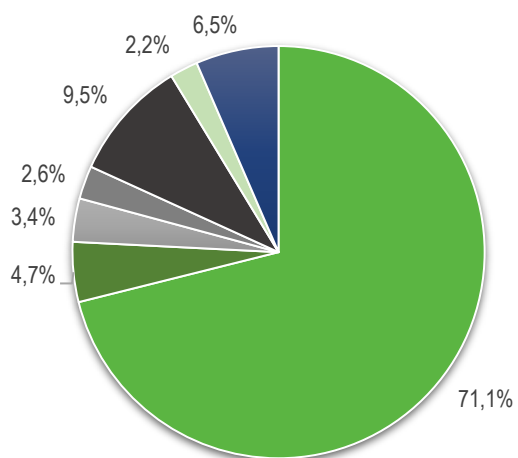
W kolejnym pytaniu respondenci zostali zapytani o średnią liczę podróży wykonywanych w ciągu dnia. Jako jedną podróż uznawano podróż od miejsca wyjazdu do celu (przykładowo: przejazd z domu do pracy to jedna podróż, a przejazd z domu do pracy i z pracy do domu to dwie podróże). Częstość wykonywania podróży pokazano na poniższym wykresie.



Wykres 13 Pytanie: "Ile średnio podróży dziennie Pan/Pani wykonuje?"

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

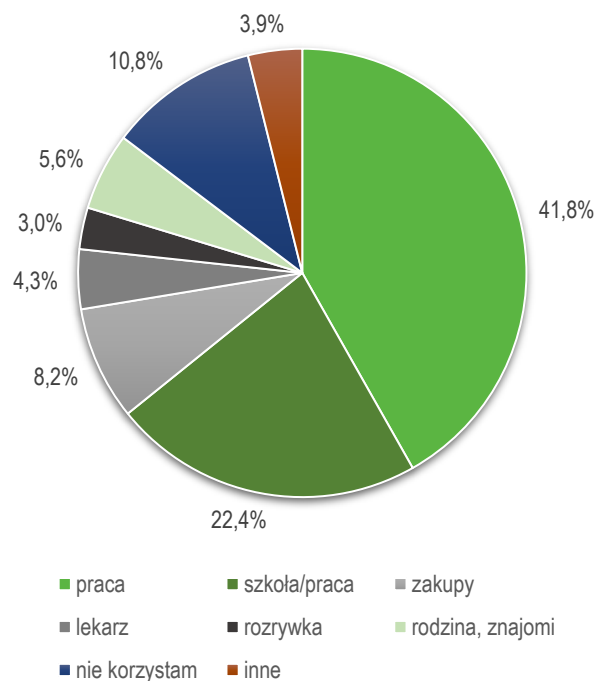
Mieszkańcy Powiatu Ciechanowskiego najczęściej podróżują do miasta Ciechanowa (71,1%). Warto zauważyć również, że tylko niespełna 1% respondentów podróżuje do Warszawy.



- miasto Ciechanów
- gmina Ciechanów
- gmina Golymin-Ośrodek
- gmina Opinogóra Górna
- gmina Regimin
- gmina Sońsk
- inne

Wykres 14 Pytanie: Proszę podać gminę najczęstszych podróży? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Na pytanie dotyczące najczęstszych motywacji podróży komunikacją zbiorową ankietowani wskazywali obiekty związane z pracą (41,8%) oraz szkołą/uczelnią (22,4%).

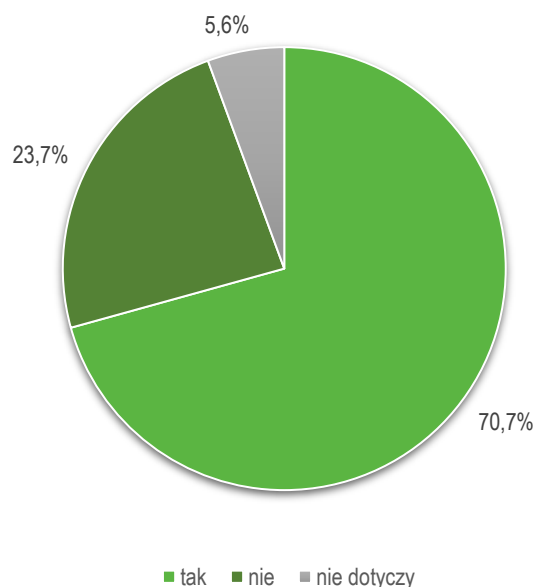


- praca
- szkoła/praca
- zakupy
- lekarz
- rozrywka
- rodzina, znajomi
- nie korzystam
- inne

Wykres 15 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją zbiorową?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Mieszkańcy Powiatu Ciechanowskiego, aby dotrzeć do miejsca pracy lub nauki muszą pokonywać znaczne odległości. Dla ponad 70% respondentów są to miejsca oddalone o co najmniej 5 km od ich miejsca zamieszkania.



- tak
- nie
- nie dotyczy

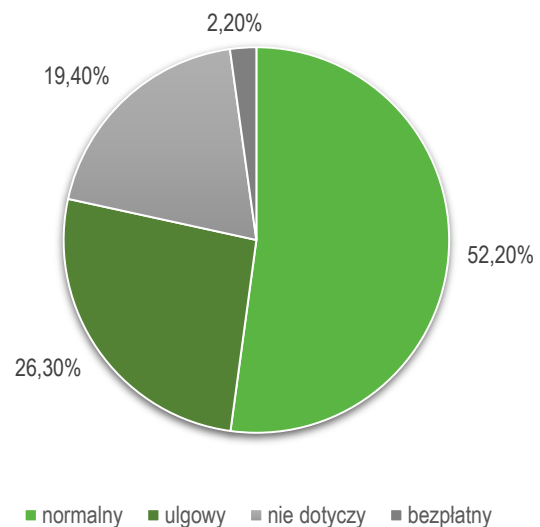
Wykres 16 Pytanie: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy powyżej 5 km?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

W kolejnym z pytań respondenci korzystający z usług komunikacji zbiorowej zostali poproszeni o wskazanie rodzaju biletu, na podstawie którego najczęściej odbywają swoje podróże. Do wyboru przedłożono trzy rodzaje biletów:

- ❖ normalny,
- ❖ ulgowy,
- ❖ bezpłatny.

Najczęściej użytkowanym biletem przez pasażerów Powiatu Ciechanowskiego jest bilet normalny, na którym podróżuje ponad połowa pasażerów (52,2%). Bilety ulgowe użytkuje 26,3%. Uprawnienia do przejazdów bezpłatnych posiada 2,2% badanych. Mieszkańcy Powiatu zazwyczaj korzystają z biletów jednorazowych (55,2%). Z biletów okresowych korzysta 21,1% respondentów.

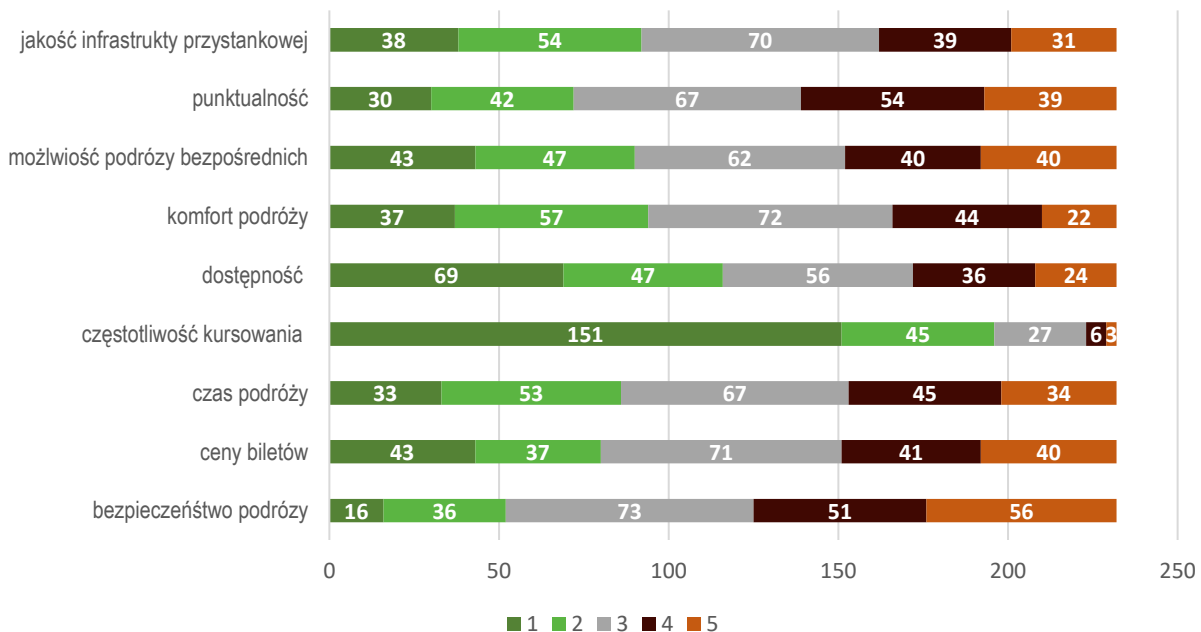


Wykres 17 Pytanie: Z jakiego rodzaju biletów przeważnie Pan/i korzysta?

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Przeprowadzone badania pozwoliły również na dokonanie ogólnej oceny oferty komunikacji publicznej oraz poszczególnych jej aspektów.

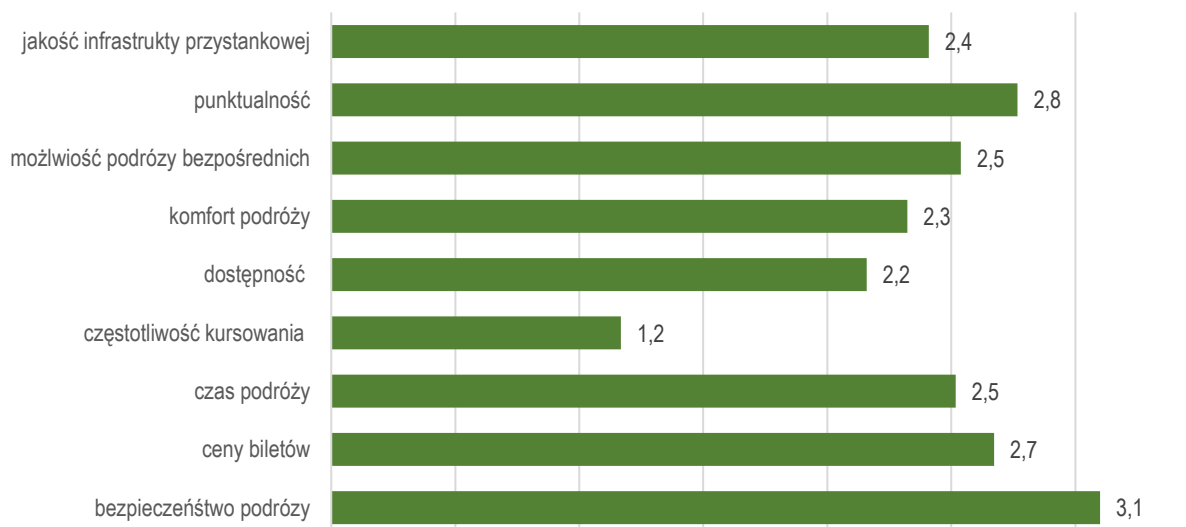
Szczegółowy obraz zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej pokazuje poniższy wykres. Ocena została dokonana w skali od 1 (ocena najniższa) do 5 (ocena najwyższa).



Wykres 18 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Wśród wskazanych cech komunikacji publicznej najlepiej zostało ocenione bezpieczeństwo podróży (średnia ocena: 3,1). Na drugim miejscu znalazła się punktualność (średnia ocena: 2,8) a na trzecim ceny biletów (średnia

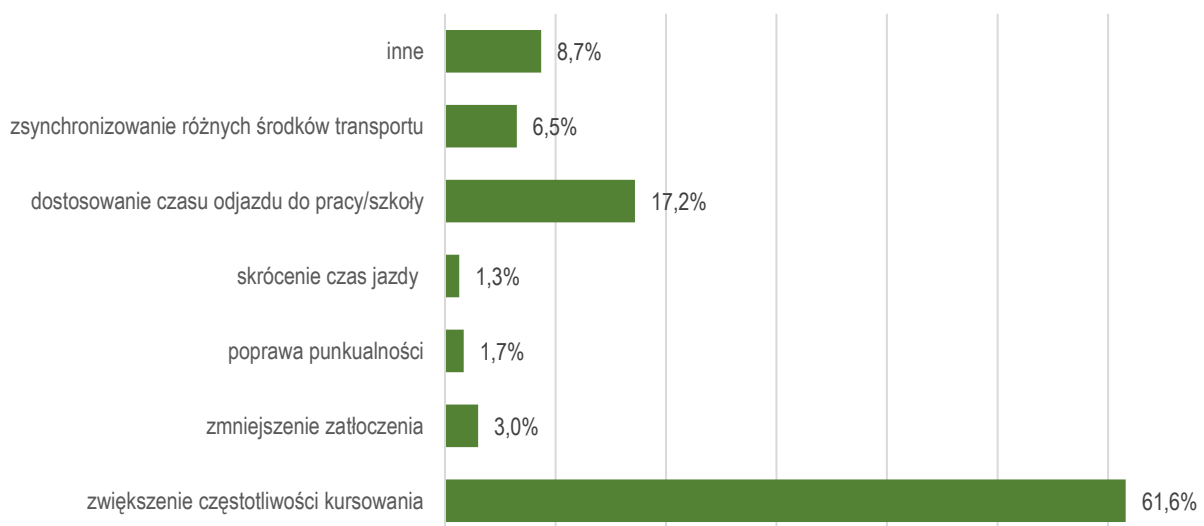
ocena: 2,7). Aspektem, który oceniono zdecydowanie najgorzej była częstotliwość kursowania (średnia ocena: 1,2) oraz dostępność i czytelność informacji nt. komunikacji zbiorowej (rozkłady, trasy bilety).



Wykres 19 Średnia ocena zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

W odpowiedzi na pytanie: „Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji miejskiej?” najwięcej respondentów, ponieważ aż 61,6 % wskazało zwiększenie częstotliwości kursowania. Istotnymi elementami do

poprawy w funkcjonowaniu komunikacji publicznej w Powiecie Ciechanowskim jest również: dostosowanie czasów odjazdów (17,2%) do pracy/szkoły oraz synchronizacja różnych środków transportu (6,5%).



Wykres 20 Pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji autobusowej?
Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych.

Opinia mieszkańców na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji publicznej zawarta w odpowiedziach na pytania zamknięte pozwala ocenić, które z nich działają najlepiej, a które należałyby poprawić. Jednak dopiero pytania otwarte pozwalają wypowiedzieć się na temat konkretnych potrzeb podróżujących komunikacją publiczną. W odpowiedziach na pytania otwarte najczęściej postulowanymi zmianami było **zwiększenie częstotliwości kursów, szczególnie w godzinach wieczornych i w weekendy**, dostosowanie rozkładów jazdy do pracy/szkoły, szczególnie zwiększenie ilości kursów w godz. 12–14,

czyli w porze kiedy dzieci kończą szkołę oraz synchronizacja rozkładów jazdy autobusów z pociągami. Mieszkańcy wskazali również miejsca, do których nie dociera komunikacja zbiorowa, lub dociera jednak bardzo rzadko. Wśród odpowiedzi najczęściej pojawiały się: miejscowości z gminy Regimin (Regimin, Zeńbok, Jarluty Małe, Targonie, Lekowo, Klice), gminy Gołymín Ośrodek (Gołymín Ośrodek, Wróblewo, Nasierowo Górne), gminy Grudusk (Grudusk), gminy Glinojek (Glinojek, Sulerzyż), gminy Ojrzeń (Ojrzeń, Młock), gminy Sońsk (Ciemniewo, Koźniewo Wielkie), gminy Ciechanów (Chotum, Gumowo).

7.3. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU WYNIKAJĄCE Z POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI

Jedną z funkcji komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej powinno się uwzględniać postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących powinno się planować:

- ❖ lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- ❖ lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z przebiegiem ciągów pieszych,

- ❖ eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
 - umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu autobusów jak najbliższej krawędzi przystankowej,
 - optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych.

Dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności poznawczo – sensorycznej szczególnie ważny jest również sprawny system informacji dla pasażera, który będzie wspierać odbywanie podróży na każdym jej etapie.

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

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

Powiat Ciechanowski planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców oraz do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi.

Planowane jest uruchomienie dodatkowej linii komunikacji publicznej, której organizatorem będzie Powiat Ciechanowski. Planowaną do utworzenia jest linia nr 03 na relacji Ciechanów–Glińce przez Młock, Malużyn. Planowane jest również dalsze funkcjonowanie linii nr 01 i linii nr 02.

Powiat Ciechanowski jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się potrzeb transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu.

Czynnikami wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,

- rozwój przestrzenny Powiatu Ciechanowskiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego (w tym uczniów dojeżdżających do szkół poza miejsce zamieszkania) oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Dodatkowo, z uwagi na fakt, że w transporcie zbiorowym nie zawsze możliwa jest realizacja podróży jednym środkiem transportu. uwzględniać będzie integrację różnych środków komunikacji, a w szczególności kombinację podróży autobusami i koleją. Osiągnięcie intermodalności będzie możliwe dzięki:

- ❖ odpowiedniej organizacji łańcucha podróży,
- ❖ likwidacji barier pomiędzy systemami transportowymi (w tym również barier architektonicznych),
- ❖ koordynacji i dostępności do informacji o przewozach pasażerskich,
- ❖ harmonizacji rozkładów jazdy różnych środków transportu.

8.2. PUNKTUALNOŚĆ KURSOWANIA

Punktualność jest istotnym czynnikiem wpływającym na ocenę jakości transportu oraz wybór komunikacji zbiorowej jako środka transportu. Potwierdzenie istotności tego kryterium wynika również z przeprowadzonego badania ankietowego. Ważność punktualności wynika z konieczności dotarcia wielu osób do pracy lub szkoły o określonych godzinach,

a opóźnienie może uniemożliwić skorzystanie z połączenia i osiągnięcie celu podróży. Punktualność staje się zatem kluczowym elementem oceny jakości transportu publicznego. Udział odjazdów opóźnionych powyżej 3 min nie powinien wynosić więcej niż 5%, natomiast udział kursów przyspieszonych pow. 1 min nie powinien wynosić więcej niż 1%.

8.3. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO MAKSYMALNE NAPEŁNIENIE POJAZDU

Wskaźniki komfortu podróży pasażerów komunikacją zbiorową, obejmują stopień napełnienia pojazdu, który nie powinien przekraczać 100% miejsc siedzących i 50% miejsc stojących. Po cyklicznym osiągnięciu tych limitów w danym środku transportu zbiorowego, konieczne jest

użycie bardziej pojemnego pojazdu lub zwiększenie częstotliwości kursowania na danej trasie. Istotna jest w tym przypadku również perspektywa przewoźnika, gdzie ze względów ekonomicznych kładziony jest nacisk na maksymalizację napełnienia pojazdów.

8.4. GWARANTOWANY KOMFORT PODRÓŻY ROZUMIANY JAKO WYMAGANE WYPOSAŻENIE POJAZDÓW

Szczególne znaczenie przy zakupie taboru będą miały parametry w zakresie:

- ❖ poziomu podłogi (pożądane są pojazdy ze 100% niska podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz), wyposażenie w tzw. „przyklęk”,
- ❖ zapewnienia specjalnego miejsca przeznaczonego dla wózków inwalidzkich,
- ❖ instalacji urządzeń sygnalizacyjnych dla pasażerów,
- ❖ liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości i rozmieszczenia,
- ❖ dostępności informacji wizualnej dostosowanej do potrzeb osób niedosłyszących oraz informacji głosowej dla osób niedowidzących,
- ❖ systemu monitoringu przestrzeni pasażerskiej i stanowiska kierowcy, zapewniający nagrywanie zdarzeń w sposób ciągły i późniejsze ich odtwarzanie,

- ❖ wyposażenia pojazdów w system lokalizacji autobusów w czasie rzeczywistym,
- ❖ wyposażenia pojazdów w router WiFi — Internet bezprzewodowy zapewniający pasażerom wewnątrz autobusu dostęp do zasobów sieciowych (GPRS/EDGE/UMTS/HSDPA),
- ❖ pojazdy wyposażone w ładowarki USB (min. dwie na autobus) — umożliwiające ładowanie urządzeń elektronicznych posiadających opcję zasilania poprzez gniazdo USB,
- ❖ pojazdy wyposażone w klimatyzację całopojazdową, niezależną dla przestrzeni pasażerskiej.
- ❖ pojazdy wyposażane w system informacji pasażerskiej, który oferuje możliwość zapowiedzi przystanków, nr linii oraz kierunku za pomocą fonii.

8.5. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTU PUBLICZNEGO DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

8.5.1. PRZYSTOSOWANIE TABORU DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru.

Pożądane są pojazdy:

- ❖ niskopodłogowe o podłodze bez skosów i stopni,
- ❖ odpowiednio szerokich drzwiach,

- ❖ posiadające rampę umożliwiającą wjazd oraz wyjazd wózka inwalidzkiego,
- ❖ wydzielone w swoim wnętrzu specjalne miejsce dla wózka inwalidzkiego,
- ❖ wyposażone w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,

- ❖ wyposażone w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym,
- ❖ wyposażone w tzw. przyklek,
- ❖ wyposażone w uchwyty i poręcze chroniące przez upadkiem,
- ❖ wyposażone w klimatyzację.

8.5.2. PRZYSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Ponadto odpowiedzialność władz samorządowych za organizację życia publicznego przejawiać się powinna w następujących działaniach prowadzących do likwidacji istniejących barier w przemieszczaniu się osób niepełnosprawnych:

- ❖ **przystanki wyposażane w pasy ostrzegawcze**, które ostrzegają przed zbliżaniem się do krawędzi peronu. W miarę możliwości przestrzennych wprowadzenie pasów doprowadzające do właściwych pól oczekiwania i/lub wiaty przystankowej,
- ❖ umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, **podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej**,
- ❖ lokalizowanie nowych przystanków komunikacji zbiorowej **połączonych z lokalizacją ciągów pieszych**,
- ❖ **eliminowanie barier** poruszania się poprzez: likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej oraz likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych, dostosowanie wysokości peronów przystanków

komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,

- ❖ stosowaniu **systemu ulg** w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej w postaci zniżki dla wybranych grup pasażerów oraz bezpłatnych przejazdów dla wybranych grup pasażerów.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną – dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

8.6. STANDARZY W ZAKRESIE OCHRONY ŚRODOWISKA

8.6.1. POLITYKA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I ZWIĘKSZENIE UDZIAŁU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Polityka zrównoważonego rozwoju ma na celu zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publicznym transportem zbiorowym a transportem indywidualnym. Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie

poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Wdrożenie nowych wzorców użytkowania:

- ❖ zwiększanie świadomości ekologicznej społeczeństwa poprzez wydarzenia lokalne, promocyjne i edukację, pozwoli na kształtowanie ekologicznych nawyków i zwiększenie poziomu odpowiedzialności społecznej za stan otoczenia,
- ❖ zastosowanie idei carpoolingu, czyli tzw. podwoźek sąsiedzkich, pozwoli zmniejszyć liczbę samochodów na drogach,

- ❖ promowanie zachowań energooszczędnych w transporcie, tzw. ecodriving,
- ❖ propagowanie alternatywnych środków transportu – komunikacji zbiorowej, rowerowej, co doprowadzi do zmniejszenia zanieczyszczenia pyłem i hałasem, a pośrednio pozwoli na zmniejszenie uszczuplenia pokładów surowców naturalnych.

8.6.2. WYMOGI STOSOWANIA EKOLOGICZNYCH NAPĘDÓW W POJAZDACH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W dzisiejszych czasach transport drogowy odpowiada za znaczną część zanieczyszczeń emitowanych do powietrza oraz za degradację środowiska naturalnego. W skali Unii Europejskiej jest on źródłem niemal 54% całkowitej emisji tlenków azotu, 45% tlenku węgla, 23% niemetanowych lotnych związków organicznych (NMLZO) oraz 23% pyłów PM10 i 28% pyłów PM2.5. Transport drogowy jest odpowiedzialny także za 41% emisji prekursorów ozonu troposferycznego oraz 23% emisji CO₂ i niemal 20% innych gazów cieplarnianych.

Nie można całkowicie wyeliminować ruchu silnikowego na rzecz transportu niezmotoryzowanego. Warto jednak dążyć do takiego stanu, w którym emituje on minimalną ilość zanieczyszczeń. W tym celu warto wprowadzać pojazdy zeroemisyjne lub przynajmniej niskoemisyjne – zarówno promując ich wybór indywidualny (np. zarządzając ulgi w strefach parkowania dla samochodów z wysokimi normami EURO), ale też stwarzając system komunikacji publicznej oparty na taborze zeroemisyjnym.

Eksplatacja pojazdów zeroemisyjnych na terenie Powiatu Ciechanowskiego pozwoli na lepszą ochronę środowiska naturalnego. Wzrost liczby floty zeroemisyjnej przyczyni się do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji, w tym CO₂, do powietrza. Co więcej, przyczynić się to może do ograniczenia emisji dźwięku, który jest wytwarzany przez środki transportu.

Zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych (UoEiPA) udział autobusów zaliczanych do kategorii M3 (pojazdy o masie maksymalnej

przekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy), o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.9)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

- ❖ 32% – do dnia 31 grudnia 2025 r.,
- ❖ 46% – od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.

W przypadku realizacji usług w zakresie przewozów użyteczności publicznej na terenie Powiatu Ciechanowskiego tabor składającym się z pojazdów zeroemisyjnych, w gestii Operatora, któremu zostanie powierzona realizacja powiatowych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, będzie posiadanie infrastruktury do ładowania pojazdów zeroemisyjnych.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw

Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- ❖ tlenek azotu (NOX),
- ❖ węglowodór (HC),
- ❖ tlenek węgla (CO),
- ❖ cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

Coraz bardziej popularne wśród operatorów PTZ stają się pojazdy elektryczne, a nowa technologia pozwala na pokonanie coraz to większych odległości przy jednym ładowaniu akumulatorów. Pojazdy wykorzystujące energię elektryczną do napędu oprócz braku emisji w miejscu eksploatacji odznaczają się znacznie niższym poziomem hałasu niż w przypadku pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi. Należy mieć jednak na uwadze, że zakup takiego pojazdu jest od 2 do nawet 3 razy droższy niż w przypadku pojazdów o napędzie spalinowym.

Obecnie 2 autobusy elektryczne funkcjonują we flocie komunikacji miejskiej w Ciechanowie. Autobusy zostały zakupione w 2023 r. , a w 2024 r. planuje się zakup kolejnej jednej sztuki autobusu elektrycznego. Planowana jest również dalsza modernizacja taboru komunikacji miejskiej polegająca na zakupie autobusów nisko i zeroemisyjnych.

9. ZADANY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

9.1. ASPEKTY PRAWNE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Podstawowym aktem prawnym regulującym zasady zarządzania transportem publicznym jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Ponadto aktami prawnymi regulującymi zarządzanie transportem publicznym są:

- ❖ ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ❖ ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- ❖ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym,
- ❖ ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
- ❖ ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych,
- ❖ ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa
- ❖ ustawa z dnia 6 marca 2018 - Prawo przedsiębiorców.

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający

funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- ❖ planowania rozwoju transportu,
- ❖ organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Na obszarze Powiatu Ciechanowskiego organizatorem jest Powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Organizatorem właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest powiat:

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

9.2. WYBÓR OPERATORA

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy

przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ❖ ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2023 poz. 1605.) albo

- ❖ art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tzw. wybór z wolnej ręki).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- ❖ średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- ❖ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany

do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo

- ❖ świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- ❖ wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

9.3. PRZYGOTOWANIE OFERTY PRZEWOZOWEJ

Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Dla komunikacji autobusowej bardzo istotne jest, aby z biegiem czasu zwiększać ofertę przewozową dla pasażerów, rozumie się to poprzez:

- ❖ zwiększenie liczby tras komunikacji autobusowej,
- ❖ zwiększenie częstotliwości na liniach – w miarę możliwości finansowych,
- ❖ organizację systemów dowozowych do punktów przesiadkowych,
- ❖ promocję usług transportu publicznego.

Należy mieć na uwadze, że planowanie transportu ma duży wpływ na jakość życia mieszkańców, a co za tym idzie na rozwój społeczny regionu. Ograniczenie transportu indywidualnego samochodowego spowoduje spadek liczby wypadków komunikacyjnych, zmniejszenie zatłoczenia ulic,

polepszy się jakość powietrza oraz spadną koszty utrzymania infrastruktury.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

9.4. ZASADY PROJEKTOWANIA ROZKŁADÓW JAZDY

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 roku w sprawie rozkładów jazdy uszczegóławia informacje rozkładowe jakie powinny się znaleźć na przystankach i dworcach autobusowych oraz reguluje kwestie podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy.

Rozkład jazdy powinien zawierać:

- ❖ imię i nazwisko lub nazwę przewoźnika oraz jego adres zamieszkania, o ile jest on tożsamy z miejscem wykonywania przez niego działalności gospodarczej, albo siedzibę i adres,
- ❖ nazwę linii komunikacyjnej,
- ❖ przystanki komunikacyjne i dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej,
- ❖ dzień, od którego rozkład jazdy obowiązuje, oraz termin jego ważności,
- ❖ drogę przejazdu,
- ❖ dni tygodnia lub okresy, w których komunikacja kursuje,
- ❖ godziny przyjazdu lub odjazdu środka transportowego z przystanku komunikacyjnego lub dworca albo określoną w minutach częstotliwość jego kursowania,
- ❖ oznaczenie linii komunikacyjnej, na której ma być wykonywany,
- ❖ oznaczenie odpowiednim symbolem usługi przewozowej wykonywanej w komunikacji zwykłej, przyspieszonej, pospiesznej oraz ekspresowej,
- ❖ oznaczenie linii komunikacyjnej, na której wszystkie kursy są wykonywane środkami

transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej, albo odpowiednie oznaczenie poszczególnych kursów,

- ❖ objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli.

W myśl zapisów ww. rozporządzenia przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób zobowiązany jest podać rozkład jazdy do publicznej wiadomości poprzez:

- ❖ zamieszczenie go na swojej stronie internetowej,
- ❖ przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera,
- ❖ przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo
- ❖ zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie,
- ❖ zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy.

Organizator układając rozkłady jazdy powinien dostosowywać je do zapotrzebowania społecznego, z uwzględnieniem szczytów przewozowych oraz potrzeby rozłożenia kursów w ciągu całego dnia.

9.5. PROJEKTOWANIE SYSTEMU TARYFOWO – BILETOWEGO I DYSTRYBUCJI BILETÓW

Organizacja publicznego transportu zbiorowego obejmuje w swym zakresie m.in. określenie warunków jego funkcjonowania w zakresie systemu taryfowo–biletowego, który w praktyce utożsamiany jest z przepisami określającymi zasady przewozu osób i bagażu, jak również cennika opłat.

System taryfowo– biletowy winien być dostosowany do charakterystyki funkcjonalnej publicznego transportu zbiorowego, a zatem powinien uwzględniać:

- wielkość obszaru zurbanizowanego,
- strukturę obszaru (aglomeracje monocentryczne, konurbacje),
- strukturę przewozów ze względu na układ komunikacyjny (czas przewozów, odległość danych odcinków oraz zróżnicowanie odległości),
- kosztocłonność przewozów.

Zatem organizator publicznego transportu zbiorowego określając taryfę biletową musi wziąć pod uwagę wiele czynników rzutujących na ostateczny poziom proponowanych cen przewozów. Z jednej strony jest to sama struktura przewozów, jak również preferencje pasażerów, a z drugiej akceptowalny poziom cen zarówno z punktu widzenia ogólnie rozumianej polityki transportowej (organizatora) jak i społecznej (pasażerów).

W polityce transportowej opartej na zasadzie zrównoważonego rozwoju, dąży się do zwiększania udziału publicznego transportu zbiorowego w ramach mobilności obszaru, a co za tym idzie ceny za usługi pasażerskich przewozów ustala się na poziomie konkurencyjnym względem podróży indywidualnej.

Ze względu na sposób kalkulacji cen usług transportu publicznego wyróżnia się trzy metody określania taryfy biletowej, tj.:

- ❖ kosztowa,
- ❖ popytowa (zorientowana na konsumentów),
- ❖ naśladownictwa (zorientowana na konkurentów).

W ramach publicznego transportu najczęściej spotykanym rozwiązaniem jest podejście kosztowe, które skoncentrowane jest na ustaleniu taryfy biletowej

względem kosztocłonności świadczenia usług przewozowych. Zaletą tej metody jest jej prostota i względna akceptacja przez pasażerów, jednak może prowadzić do negatywnego wpływu na atrakcyjność przewozów, a co za tym idzie spadek popytu i wpływów ze sprzedaży biletów.

W metodzie popytowej ceny określa się na podstawie badań rynku obejmujących wielkość popytu i oszacowanie akceptowalnej ceny usługi przez pasażerów.

Ostatnia z metod – naśladownictwa – jest stosowana w głównej mierze na obszarach, gdzie dominuje transport komercyjny funkcjonujący poza systemem regulowanego transportu publicznego. Metoda ta niejako przyjmuje obowiązujący lub nieco niższy poziom cen za przewozy realizowane przez prywatnych przewoźników, co prowadzi z jednej strony do zachowania konkurencyjności przewozów organizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego, z drugiej natomiast pozbawia organizatora kształtowaniu ogólnie rozumianej polityki transportowej w zakresie wpływu na rentowność przewozów.

Niezależnie od przyjętej metody ustalenia taryfy biletowej dla publicznego transportu zbiorowego rozróżnia się bilety jednorazowe upoważniające do odbycia jednego przejazdu określonym środkiem przewozowym lub jednej podróży w określonym czasie/odległości, jak również bilety okresowe, których uprawnienia można zróżnicować według:

- ❖ danej linii komunikacyjnej,
- ❖ danej jednostki administracyjnej,
- ❖ wszystkich linii komunikacyjnych na całym obszarze funkcjonalnym organizatora,
- ❖ danej linii komunikacyjnej lub jednostki administracyjnej według odległości poszczególnych odcinków (liczby przystanków, odległość w km),
- ❖ określonej strefie taryfowej.

Istotnym aspektem dotyczącym opłat za bilety jest rozmieszczenie punktów sprzedaży na obszarze Powiatu, tak aby mieszkańcy mieli łatwy dostęp. Optymalnym rozwiązaniem jest umieszczenie punktów

sprzedaży biletów lub automatów w każdej miejscowości będącej siedzibą gminy, na dworcach kolejowych oraz na najbardziej uczęszczanych przystankach. Automaty biletowe ułatwiają szybki i wygodny zakup biletu, umożliwiając także płatność bezgotówkową. Istotnym aspektem dystrybucji biletów jest również możliwość zakupu biletu przez Internet, za pomocą dedykowanej aplikacji lub strony internetowej. W momencie zakupu biletu pasażer powinien mieć dostęp do informacji taryfowej, zawierającej przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).

Cennik opłat w powiatowych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej zawiera ceny biletów ulgowych ustalonych na podstawie odrębnych przepisów, w szczególności:

- ❖ ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin,
- ❖ ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego,
- ❖ ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa.

W przypadku przejazdów środkami publicznego transportu komunikacji zwykłej organizowanej przez Powiat Ciechanowski zastosowanie mają poniższe ulgi:

Dla biletów miesięcznych:

- ❖ do ulgi **93%** uprawnione są – osoby niewidome będące osobami niezdolnymi do samodzielnej egzystencji,
- ❖ do ulgi **78%** uprawnione są –
 - dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne do ukończenia 24 roku życia oraz studenci dotknięci inwalidztwem lub niepełnosprawni do ukończenia 26 roku życia (na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych),

- jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych (na podstawie biletów jednorazowych).

Uprawnienie to obejmuje wyłącznie przejazd z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo–wychowawczej, placówki oświatowo–wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno–wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno–wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno–pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej, a także na turnus rehabilitacyjny i z powrotem,

- ❖ do ulgi **51%** uprawnieni są –
 - studenci do ukończenia 26 roku życia; osoby które ukończyły studia pierwszego stopnia do dnia 31 października roku, w którym ukończyły te studia,
 - doktoranci do ukończenia 35 roku życia,
- ❖ do ulgi **49%** uprawnione są – dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia,
- ❖ do ulgi **37%** uprawnione są – osoby niewidome jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji,
- ❖ do ulgi **33%** uprawnieni są –
 - nauczyciele przedszkoli publicznych lub niepublicznych oraz nauczyciele szkół podstawowych i szkół ponadpodstawowych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych,
 - nauczyciele akademicki,

- o nauczyciele uczący języka polskiego, historii, geografii, kultury polskiej lub innych przedmiotów nauczanych w języku polskim w szkołach i sekcjach, o których mowa w art. 4 ust. 4 pkt 2a.

Dla biletów jednorazowych:

- ❖ do ulgi **100%** uprawnione są:
 - o dzieci do 4 lat, pod warunkiem niekorzystania przez dziecko z oddzielnego miejsca do siedzenia,
 - o funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji, realizowanych na szlakach komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym,
 - ❖ do ulgi **95%** uprawniony jest – przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie niewidomej albo osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji,
 - ❖ do ulgi **78%** uprawnione są –
 - o dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne do ukończenia 24 roku życia oraz studenci dotknięci inwalidztwem lub niepełnosprawni do ukończenia 26 roku życia (na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych),
 - o jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych (na podstawie biletów jednorazowych).
- Uprawnienie to obejmuje wyłącznie przejazd z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo-wychowawczej, placówki oświatowo-wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej, a także na turnus rehabilitacyjny i z powrotem,
- ❖ do ulgi **51%** uprawnieni są – kombatancki,
 - ❖ do ulgi **49%** uprawnione są – osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji,
 - ❖ do ulgi **37%** uprawnione są –
 - o osoby niewidome jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji,
 - o dzieci w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego,
 - o inwalidzi wojenni,
 - o weterani poszkodowani.

10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

10.1. FORMY I ŹRÓDŁA FIANSOWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- 1) Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 2) Rekompensaty z tytułu:
 - a. utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 3) Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- ❖ wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,
- ❖ środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- ❖ udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ❖ środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- ❖ środki Unii Europejskiej,
- ❖ środki z innych źródeł.

Powiat Ciechanowski jako organizator publicznego transportu zbiorowego obecnie funkcjonujące linie oraz planowane do utworzenia, w tym linię nr 3 będzie finansował ze środków własnych oraz z dopłat zewnętrznych (obecnie z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej). Dopłata ze środków FRPA jest udzielana po zawarciu przez organizatora umowy o dopłatę z wojewodą kujawsko-pomorskim. Zgodnie z art. 11d pkt.3 ustawy o FRPA dopłata przyznana Powiatowi Ciechanowskiemu wynosi 3,00 zł za 1 wozokilometr przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.

10.2. RENTOWNOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH

Szacuje się, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napełnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy Powiatu Ciechanowskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do Ciechanowa.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego. Kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia prawdopodobnie nie są dla poszczególnych przewoźników wysoce rentowne. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze całej sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności

w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej, którego organizatorem jest Powiat Ciechanowski, jest jednym z zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Transport ten realizuje potrzeby mieszkańców danego obszaru w zakresie przemieszczania się i tym samym pełni rolę społeczną. Z uwagi na swój charakter i cel, jaki spełnia publiczny transport zbiorowy, jest on z zasady działania nierentowny. Rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych, jak i osiągnięcie zysku, nie jest priorytetem dla Organizatora. **Pierwszorzędne znaczenie ma tutaj zapewnianie mieszkańcom usług transportu zbiorowego o odpowiednich, uprzednio określonych standardach.**

Coraz wyższe wymagania jakościowe w publicznym transporcie zbiorowym pociągają za sobą wzrost kosztów i obniżają wskaźnik odpłatności linii. Ponadto rokrocznie wzrastają ceny paliw i energii oraz wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych przez co również wzrasta koszt obsługi komunikacyjnej Powiatu Ciechanowskiego.

11. PRZEWIDYWANY SPOSÓB ORGANIZACJI SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

Jednym z zadań sprawnego systemu informacji dla pasażerów jest podwyższanie jakości oferty transportu zbiorowego i integrowanie sieci komunikacyjnej. Kompleksowy i rozbudowany system informacji pasażerskiej sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako przemyślany, spójny oraz łatwo dostępny. Przygotowany nieodpowiednio uważany jest za chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany oraz nieuwzględniający potrzeb przewoźnych mieszkańców.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów może stać się przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i szeroko dostępne informacje dla podróżnych.

Informacja pasażerska powinna być dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- ❖ w momencie wystąpienia potrzeby przewoźowej,
- ❖ w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- ❖ w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego będą publikowane:

- ❖ w pojazdach komunikacji powiatowej,
- ❖ na przystankach,
- ❖ w Internecie,
- ❖ w przyszłości poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym.

Obecnie elektroniczny system informacji pasażerskiej funkcjonuje na 14 przystankach w mieście Ciechanów, w postaci tablic pokazujących rzeczywisty czas przyjazdu na przystanek autobusów komunikacji miejskiej w Ciechanowie.

Rozporządzenie w sprawie rozkładów jazdy określa administrowanie systemem informacji dla pasażera jako zadanie organizatora, czyli Powiatu Ciechanowskiego. Organizator może jednak postawić operatorowi

przewoźów powiatowych wymagania co do sposobu organizacji systemu informacji pasażerskiej zamieszczanej w pojazdach oraz na stronie internetowej operatora. Operator powinien zapewnić w pojeździe takie informacje jak: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach oraz regulamin przewozu. Pojazdy powinny być również wyposażone w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom niewidomym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku oraz w czasie podróży umożliwiać zidentyfikowanie następnego przystanku i przystanku, na którym autobus się aktualnie znajduje. Prawo zobowiązuje operatora do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze operator wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera, a także do przekazania rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia tych informacji na danym obiekcie.

Powiat Ciechanowski na swojej stronie internetowej powinien utworzyć portal pasażera zawierający takie informacje jak: rozkłady jazdy, mapa linii, pełna informacja o połączeniach, węzłach integracyjnych, taryfach opłat, uprawnieniach do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, regulamin przewoźów oraz możliwość zgłaszania skarg i uwag. Na stronie powinny być również umieszczane z wyprzedzeniem informacje o planowanych zmianach w ofercie przewoźowej. Docelowo informacje zamieszczone na stronach internetowych, powinny obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego na obszarze Powiatu. Odnośnik do portalu pasażera powinien zostać umieszczony w widocznym miejscu na głównej stronie internetowej Powiatu Ciechanowskiego. W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji

dla pasażerów opartej o nadajniki GPS zamontowane w pojazdach.

W celu koordynacji różnych rodzajów środków transportu system informacji dla pasażerów powinien obejmować kompleksową i zintegrowaną informację na przystankach uwzględniającą rozkłady jazdy, przygotowane według jednolitego czytelnego wzoru graficznego w formie wydruków, dla przewozów organizowanych przez Powiat, Miasto Ciechanów oraz gminy jak i we własnym zakresie przez przewoźników komercyjnych.

Na integrację pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego, w tym komercyjnego, wpływa również integracja rozkładów jazdy – szczególnie autobusów i kolei oraz integracja taryfowo – biletowa. Ważnym elementem koordynującym są węzły przesiadkowe dające możliwość wielu przesiadek na inne

linie oraz inne środki transportu. Integracja podnosi atrakcyjność, a co za tym idzie i konkurencyjność transportu publicznego w stosunku do transportu indywidualnego.

Regulamin przewozu osób powinien określać podstawowe zasady relacji pomiędzy pasażerem a organizatorem i operatorem. Regulamin jest tworzony w oparciu o Prawo przewozowe oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej. Regulamin powinien być udostępniony do wglądu pasażerom w każdym pojeździe oraz siedzibie i na stronie internetowej Organizatora i Operatora.

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

| Miejsce udostępniania informacji | Sposób udostępniania informacji pasażerskiej |
|---|--|
| <i>Przystanki komunikacyjne</i> | <ul style="list-style-type: none">❖ Nazwa i numer przystanku.❖ Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie).❖ Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.❖ Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.❖ Rozkład jazdy zawierający:<ul style="list-style-type: none">• numer linii komunikacyjnej i/lub kierunek jazdy autobusów,• wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy,• godziny odjazdów autobusów,• nazwę przewoźnika/operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację i obsługę linii,• okres obowiązywania rozkładu jazdy,• legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.❖ Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej. |
| <i>Węzły przesiadkowe i dworce</i> | <ul style="list-style-type: none">❖ Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych.❖ Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących Powiat Ciechanowski.❖ Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu – ułatwienie przesiadek.❖ Tablica ze zbiorczym rozkładem jazdy – zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń. |

11.2. INFORMACJA PASAŻERSKA W POJAZDACH

| Miejsce informacji | udostępniania | Sposób udostępniania informacji pasażerskiej |
|---------------------------|----------------------|---|
|---------------------------|----------------------|---|

Pojazdy komunikacji zbiorowej

- ❖ Numer linii i/lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).
- ❖ Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).
- ❖ Regulamin przewozów.

11.3. INFORMACJA PASAŻERSKA W MIEJSCACH NIEZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z TRANSPORTEM

Informacja pasażerska o publicznym transporcie zbiorowym powinna być także dostępna dla osoby przebywającej z dala od przystanku komunikacyjnego, czyli dla potencjalnego pasażera, który dopiero zamierza

skorzystać z komunikacji publicznej. Dlatego też bardzo istotnym aspektem jest, aby najważniejsze informacje przewozowe dostępne były w łatwy sposób dla wszystkich mieszkańców za pomocą stron internetowych.

| Miejsce informacji | udostępniania | Sposób udostępniania informacji pasażerskiej |
|---------------------------|----------------------|---|
|---------------------------|----------------------|---|

Internet

- ❖ Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).
- ❖ Informacje o zarządcach przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nimi.
- ❖ Rozkład jazdy w formie z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.
- ❖ Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

12. KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

12.1. ZADANIA WYZNACZAJĄCE KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Podstawowym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Powiatu Ciechanowskiego jest integracja przewozów powiatowych oraz integracja na różnych szczeblach organizatorów. Aspektami integracji będą rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych i na głównych przystankach, ujednolicane standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów, a w przyszłości także integracja taryfy i biletów.

Kierunkiem rozwoju jest także zwiększanie zasięgu oddziaływania transportu publicznego poprzez:

- zwiększanie liczby kursów (warunkowane stosownym finansowaniem),
- zwiększanie liczby tras,
- organizacji systemów dowozowych: Park&Ride oraz Bike&Ride,
- promocji usług transportu publicznego.

Planuje się po uruchomieniu zaplanowanych połączeń użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym okresowo (np. co 3 lata) wykonywać kompleksowe pomiary napelnień na liniach oraz ankietowanie podróżnych (w celu ustalenia zachowań komunikacyjnych – źródeł i celów podróży, środka transportu, satysfakcji z usług itp.).

Badania cykliczne będą prowadzone na podstawie ustandaryzowanych procedur (precyzujących zakres i czas badań), tak aby możliwe było porównywanie uzyskanych danych.

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia

niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam istotną rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców Powiatu Ciechanowskiego, jak i poszczególnych gmin dopuszcza się zawieranie przez Powiat Ciechanowski porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Ciechanowskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie roczna weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Ciechanowskiego, a uprzednio przeprowadzenia 21-dniowych konsultacji społecznych.

12.2. KSZTAŁTOWANIE WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH

Ważnym elementem linii w głównym korytarzu komunikacyjnym są węzły przesiadkowe dające możliwość wielu przesiadek na inne linie oraz inne środki transportu. Rozwiązania lokalizacyjne i infrastrukturalne takich miejsc powinny w optymalny sposób łączyć dążenie do maksymalnej przepustowości i łatwą dostępność dla pasażerów.

Do takich szczególnych węzłów przesiadkowych, integrujących różne rodzaje transportu publicznego, jest dla Powiatu Ciechanowskiego centrum przesiadkowe wraz z parkingiem Park&Ride i Park&Bike przy ul. Sienkiewicza w Ciechanowie. W wyniku przeprowadzonej inwestycji, powstały tam 2 parkingi dla około 300 samochodów, w tym 13 miejsc dla osób z niepełnosprawnością. W ramach parkingu Park&Bike rowerzyści mają do dyspozycji 40 stanowisk. W ramach projektu powstało również pięć zatok autobusowych wraz z wiatami przystankowymi. Na terenie węzła przesiadkowego uruchomiony został również system informacji pasażerskiej w postaci elektronicznych tablic pokazujących rzeczywisty czas przyjazdu na przystanek autobusów komunikacji miejskiej w Ciechanowie.

Planowana jest również budowa kolejnego węzła przesiadkowego w Ciechanowie przy stacji kolejowej **Ciechanów Przemysłowy**. Dworzec ten stanowi istotny punkt dla dojeżdżających do pracy do Ciechanowa z innym miejscowości Powiatu oraz mieszkańców Ciechanowa do Metropolii Warszawskiej. Planowane jest również powstanie infrastruktury Park&Ride na około miejsc oraz Park&Bike.

Uwzględniając aktualną i przewidywaną sieć komunikacyjną wskazuje się na miejscowości: Pniewo, Gołotczyzna i Gąsocin, jako kluczowe węzły przesiadkowe uzupełniające z punktu widzenia pasażera.

Sugeruje się, aby obecne i planowane linie komunikacji powiatowej zostały dostosowane do wskazanych powyżej węzłów przesiadkowych, a w pierwszej kolejności do planowanego węzła Ciechanów Przemysłowy.

12.3. INTEGRACJA TARYFOWA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Integracja systemów transportu publicznego na różnym szczeblu obejmującym przewozy powiatowe, miejskie, gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie, ma na celu stworzenie jednolitego, funkcjonalnego systemu. To podejście podnosi atrakcyjność transportu publicznego i zwiększa jego konkurencyjność w porównaniu do transportu indywidualnego. Integracja systemów transportowych powinna obejmować trzy główne obszary:

- ❖ wprowadzenie jednolitego systemu taryfowego,

- ❖ koordynację rozkładów jazdy,
- ❖ tworzenie węzłów przesiadkowych.

Należy podjąć działania zmierzające do wprowadzenia zintegrowanego systemu biletowego, umożliwiającego podróże na jednym bilecie na obszarze całego Powiatu Ciechanowskiego oraz miasta Ciechanów. W dalszej kolejności należy dążyć do dołączenia do tego systemu przewozów kolejowych.

12.4. DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ DO POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI

Na etapie projektowania infrastruktury przystankowej uwzględniane będą potrzeby osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej. Oprócz zapewnienia mobilności osobom niepełnosprawnym, do zadań własnych samorządów należy także zapewnienie mobilności osobom nieposiadającym własnego środka transportu, w tym osobom starszym (grupa poprodukcyjna – emeryci oraz renciści. Wobec tych grup

też należy wprowadzać udogodnienia likwidujące bariery utrudniające przemieszczanie się transportem publicznym.

Przy budowie, remoncie, modernizacji bądź przebudowie infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planowane są poniższe działania oraz standardy.

Usuwanie barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej

- Droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych,
- pokonanie jezdni prowadzącej do przystanku powinno być wyznaczone i bezpieczne dzięki obniżeniu wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracaniu długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.).

Odpowiednie wyposażenie przystanku

- Wiata powinna zostać wyposażona w miejsca siedzące oraz miejsce dla osoby na wózku inwalidzkim bądź na postawienie wózka z dzieckiem,
- w pobliżu przystanku powinna znajdować się latarnia uliczna.

Dostępność przystanku

- Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza,
- warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

AKTY PRAWNE PRZYTOCZONE W OPRACOWANIU

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Powiatu Ciechanowskiego powstał na podstawie następujących przepisów:

- ❖ Ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2023 r. poz. 1605 z późn. zm.),
- ❖ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,
- ❖ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych,
- ❖ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684),
- ❖ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (Dz. U. z 2018 r. poz. 202),
- ❖ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej (Dz.U. z 2005 r. nr 14 poz. 117),
- ❖ Ustawa z dnia 11 stycznia o 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 875 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778),
- ❖ Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2023 r. poz. 40 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107),
- ❖ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2022 r. poz. 2094 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1786 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz.2201 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz.645 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2023 r. poz.221 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji (Dz. U. z 2022 r. poz. 673),
- ❖ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2024 r. poz.54),
- ❖ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r. poz.8 z późn. zm.),
- ❖ FRPA – ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295 z późn. zm.),
- ❖ Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2023 r. poz. 1100),
- ❖ Ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2039),
- ❖ Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2023 poz. 2112).

SPIS TABEL

| | |
|--|----|
| Tabela 1 Podmioty gospodarcze według wielkości w Powiecie Ciechanowskim | 16 |
| Tabela 2 Struktura zatrudnienia w Powiecie Ciechanowskim | 17 |
| Tabela 4 Wykaz linii i przewoźników, którym zostało wydane zezwolenie przez stosowne organy na wykonywanie przewozów regularnych na obszarze objętym opracowaniem planu transportowego | 21 |
| Tabela 5 Wykaz linii publicznego transportu zbiorowego, których organizatorem jest Powiat Ciechanowski | 25 |
| Tabela 7 Średni dobowy ruch roczny (SDRR) w Powiecie Ciechanowskim w punktach pomiarowych na drogach wojewódzkich | 48 |
| Tabela 8 Średni dobowy ruch w okresie zimowym (SDRZ) w Powiecie Ciechanowskim w punktach pomiarowych na drogach krajowych..... | 49 |
| Tabela 9 Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych z terenu Powiatu Ciechanowskiego w latach 2012–2022 | 53 |
| Tabela 10 Klasyfikacja wyników zanieczyszczeń powietrza w Powiecie Ciechanowskim | 54 |









SPIS RYSUNKÓW

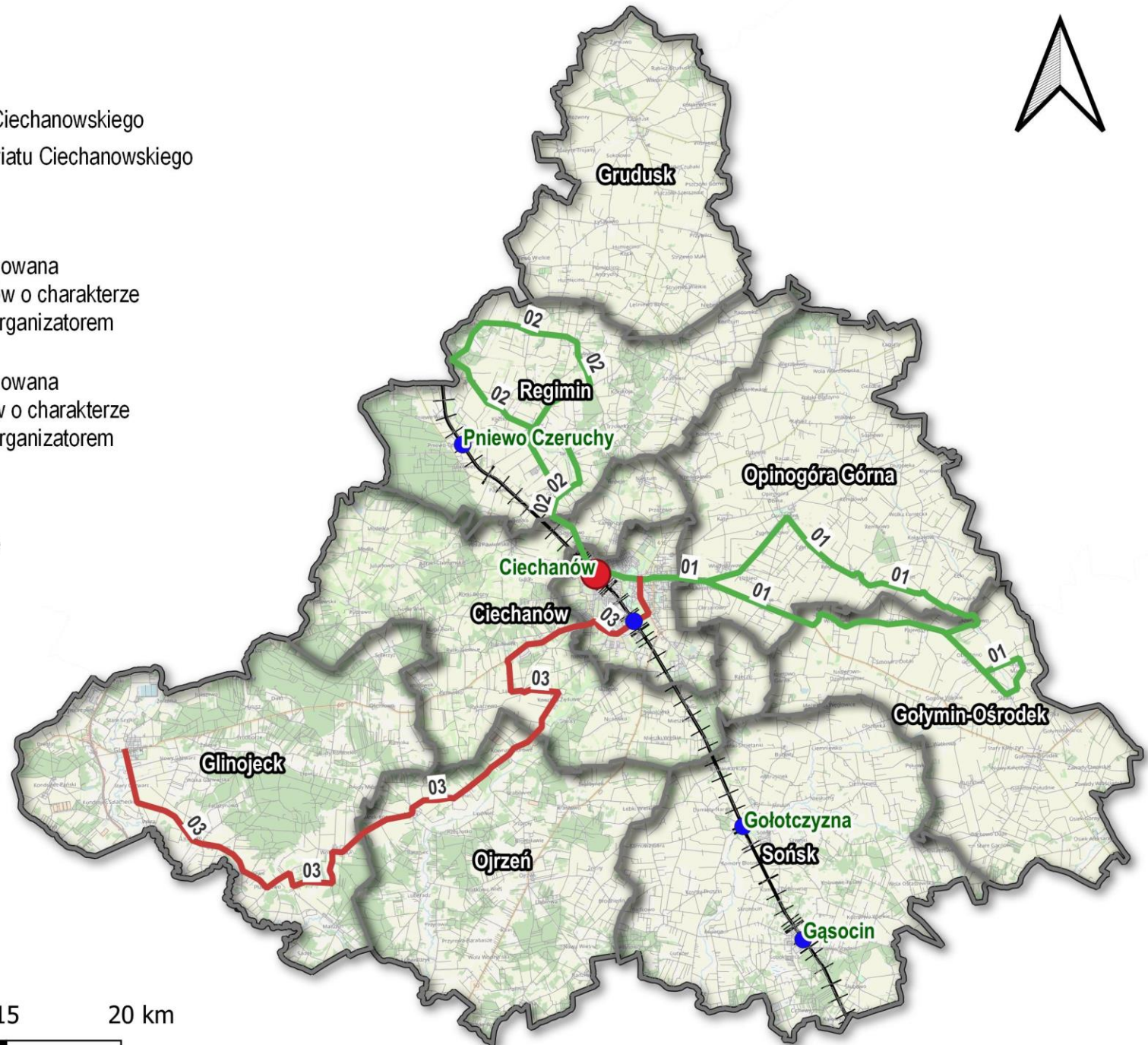
| | |
|--|----|
| Rysunek 1 Położenie Powiatu Ciechanowskiego i podział administracyjny. | 13 |
| Rysunek 2 Linie komunikacyjne składające się na obecną sieć połączeń autobusowych Powiatu Ciechanowskiego | 26 |
| Rysunek 3 Linie komunikacji miejskiej miasta Ciechanów ZKM | 27 |
| Rysunek 4 Linie komunikacyjne – zezwolenia wydane przez Marszałka Województwa Mazowieckiego..... | 28 |
| Rysunek 5 Sieć kolejowa na terenie Powiatu Ciechanowskiego | 30 |
| Rysunek 6 Zagospodarowanie terenu Powiatu Ciechanowskiego | 32 |
| Rysunek 7 Sieć dróg na terenie Powiatu Ciechanowskiego..... | 43 |
| Rysunek 8 Izochrony dostępności do przystanków w autobusowych w gminach Powiatu Ciechanowskiego. Izochrona 500m i 1000m..... | 45 |
| Rysunek 9 Lokalizacja punktowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa mazowieckiego | 55 |
| Rysunek 10 Lokalizacja liniowych źródeł emisji pyłu PM10 na obszarze województwa mazowieckiego | 55 |
| Rysunek 11 Najważniejsze generatory ruchu na terenie Powiatu Ciechanowskiego | 63 |
| Rysunek 12 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu | 64 |

SPIS WYKRESÓW

| | |
|---|----|
| Wykres 1 Zmiany liczby ludności Powiatu Ciechanowskiego w latach 2012–2022 | 14 |
| Wykres 2 Zmiany struktury ludności w Powiecie Ciechanowskim w latach 2012–2022 | 16 |
| Wykres 3 Długość dróg powiatowych o nawierzchni twardej, twardej ulepszonej i gruntowej | 37 |
| Wykres 4 Wskaźnik liczby samochodów osobowych na 1000 ludności w Powiecie Ciechanowskim, województwie mazowieckim i kraju | 47 |
| Wykres 5 Prognozowany spadek liczby ludności w Powiecie Ciechanowskim do 2060 r. według wariantu głównego | 58 |
| Wykres 6 Wiek respondentów | 65 |
| Wykres 7 Wykształcenie respondentów | 66 |
| Wykres 8 Status zawodowy respondentów | 66 |
| Wykres 9 Struktura zamieszkania respondentów | 67 |
| Wykres 10 Pytanie: Czy ma Pan/Pani możliwość samodzielnego korzystania z samochodu? | 67 |
| Wykres 11 Pytanie: Dlaczego najczęściej wybiera Pan/i ten środek transportu do podróży? | 68 |
| Wykres 12 Pytanie: Jak często podróżuje Pan/i komunikacją zbiorową? | 68 |
| Wykres 13 Pytanie: "Ile średnio podróży dziennie Pan/Pani wykonuje?" | 68 |
| Wykres 14 Pytanie: Proszę podać gminę najczęstszych podróży?..... | 69 |
| Wykres 15 Pytanie: Jaki jest najczęstszy cel Pana/i podróży komunikacją zbiorową? | 69 |
| Wykres 16 Pytanie: Czy dojeżdża Pan/Pani do miejsca nauki lub pracy powyżej 5 km? | 69 |
| Wykres 17 Pytanie: Z jakiego rodzaju biletów przeważnie Pan/i korzysta? | 70 |
| Wykres 18 Pytanie: Proszę ocenić stopień Pana/i zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej? Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych. | 70 |
| Wykres 19 Średnia ocena zadowolenia z poszczególnych aspektów funkcjonowania komunikacji autobusowej | 71 |
| Wykres 20 Pytanie: Jakie działania powinny zostać podjęte, aby lepiej oceniał/a Pan/i jakość komunikacji autobusowej? | 71 |

Legenda

-  Granice administracyjne Powiatu Ciechanowskiego
-  Granice administracyjne gmin Powiatu Ciechanowskiego
-  Sieć drogowa
-  Sieć kolejowa
-  Sieć komunikacyjna, na której planowana będzie dalsza realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem będzie Powiat Ciechanowski
-  Sieć komunikacyjna, na której planowana będzie nowa realizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem będzie Powiat Ciechanowski
-  Główny węzeł przesiadkowy
-  Uzupełniające węzły przesiadkowe
- 03** Numer linii komunikacyjnej



Skala 1:250 000

0 5 10 15 20 km