

**UCHWAŁA Nr 182.40 .2015**  
**ZARZĄDU POWIATU W SIERPCU**  
**z dnia 12 listopada 2015r.**

**w sprawie wniesienia pod obrady Rady Powiatu w Sierpcu projektu uchwały w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sierpeckiego”**

Na podstawie art. 32 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015r., poz. 1445) oraz § 85 ust. 1 pkt 2 i § 101 ust. 1 Statutu Powiatu Sierpeckiego z dnia 14 maja 2011r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 78, poz. 2488, z późn. zm.) uchwala się, co następuje:

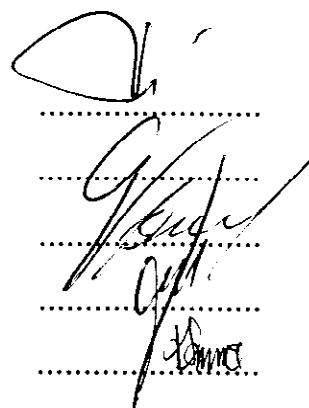
**§ 1.** Wnosi się pod obrady Rady Powiatu projekt uchwały w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sierpeckiego” w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.** Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Zarządu.

**§ 3.** Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Zarząd Powiatu:**

- |                        |                          |       |
|------------------------|--------------------------|-------|
| 1. Jan Laskowski       | - Przewodniczący Zarządu | ..... |
| 2. Juliusz Gorzkoś     | - Członek Zarządu        | ..... |
| 3. Stanisław Pawłowski | - Członek Zarządu        | ..... |
| 4. Sławomir Olejniczak | - Członek Zarządu        | ..... |
| 5. Krystyna Siwiec     | - Członek Zarządu        | ..... |



.....  
.....  
.....  
.....  
.....

PROJEKT

**UCHWAŁA Nr . .2015  
RADY POWIATU W SIERPCU  
z dnia .....**

**w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sierpeckiego”**

Na podstawie art. 9 ust. 2 i 3 oraz art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie drogowym (Dz. U. z 2015r., poz. 1440), w związku z art. 12 pkt 11 i art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2015r., poz. 1445) oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2015r., poz. 1484) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sierpeckiego” w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Sierpeckiemu.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego.



**Uzasadnienie do projektu  
UCHWAŁY Nr . .2015  
RADY POWIATU W SIERPCU  
z dnia .....**

**w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Sierpeckiego”.**

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015r., poz.1440) definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego i nakłada na określone jednostki samorządu terytorialnego oraz ministra właściwego do spraw transportu (jako organizatorów publicznego transportu zbiorowego) obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego).

Plan transportowy jest narzędziem wskazującym zasady kształtowania publicznego transportu zbiorowego i określa w szczególności:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Celem opracowanego projektu dokumentu jest przygotowanie Powiatu Sierpeckiego, jako organizatora powiatowych przewozów pasażerskich, do rozpoczęcia organizacji publicznego transportu zbiorowego według nowych uregulowań prawnych, jakie będą w pełni obowiązywać od 1 stycznia 2017r.

Kolejnym aspektem tworzonego planu transportowego jest zapewnienie mieszkańcom powiatu możliwości korzystania po dniu 31 grudnia 2016r. z ulgowych przejazdów wynikających między innymi z ustawy z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

(Dz. U. z 2012 r., poz. 1138, z późn. zm.).

Od 1 stycznia 2017r. obowiązek stosowania ulg ustawowych (a co za tym idzie ich refundacji) zostanie ograniczony wyłącznie do operatorów wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Brak uchwalenia planu transportowego skutkowałby pozbawieniem mieszkańców prawa do korzystania z przysługujących im ulg ustawowych.

Przedłożony projekt planu transportowego opracowany został zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011r., Nr 117, poz. 684) w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar powiatu sierpeckiego.

Projekt planu transportowego został wyłożony do publicznej wiadomości zgodnie z art.10 ust.1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym poprzez ogłoszenie w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz umieszczenie na tablicy ogłoszeń w terminie od 23 września 2015r. do 13 października 2015r.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.

Plan transportowy będzie podlegał aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb w zakresie powiatowej komunikacji zbiorowej.

**STAROSTA**  
*Jan Laskowski*



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU SIERPECKIEGO

Sierpiec, listopad 2015

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU SIERPECKIEGO

Autorami niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.  
pl. Solny 16  
50-062 Wrocław

[www.refunda.pl](http://www.refunda.pl)  
[www.planytransportowe.pl](http://www.planytransportowe.pl)

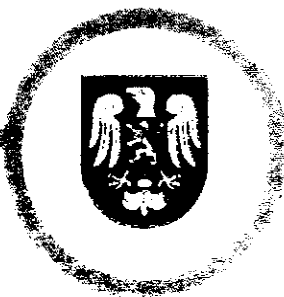
## Spis treści

1	Cel Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego.....	5
1.1	Cel Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego.....	6
1.2	Metodologia tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego.....	6
1.3	Konsultacje społeczne .....	6
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego .....	8
2.1	Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych Planem .....	9
2.1.1	Powiat sierpecki.....	9
2.1.2	Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu sierpeckiego.....	10
2.2	Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru .....	12
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia .....	12
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności .....	14
2.2.3	Bezrobocie .....	15
2.2.4	Prognoza liczby ludności .....	16
2.2.5	Podsumowanie.....	17
2.3	Układ drogowy i torowy.....	17
2.4	Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu sierpeckiego .....	18
2.4.1	Transport drogowy .....	18
2.4.2	Transport kolejowy .....	19
2.4.3	Transport lotniczy.....	19
3	Sieć komunikacyjna .....	20
3.1	Obecna sieć komunikacyjna.....	21
3.2	Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	22
3.3	Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej .....	26
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu sierpeckiego.....	29
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej.....	30
4.1.1	Urzędy i instytucje publiczne .....	30
4.1.2	Placówki oświatowe .....	31
4.1.3	Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy .....	31
4.1.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne.....	32
4.1.5	Szpitala .....	32
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu sierpeckiego.....	33

4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu sierpeckiego w zależności od czasu ich występowania .....	35
4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia.....	35
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia.....	36
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	36
4.5	Podsumowanie.....	37
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	38
5.1	Źródła i formy finansowania .....	39
5.2	Rentowność linii komunikacyjnych.....	39
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	41
6.1	Wskaźnik motoryzacji .....	42
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	43
7	Zasady organizacji rynku przewozów.....	45
7.1	Powiat sierpecki jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	46
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .....	46
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat sierpecki .....	47
8	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej .....	49
8.1	Informacje ogólne .....	50
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	51
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego .....	51
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego .....	52
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	52
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej .....	53
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej .....	53
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych.....	53
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera .....	57
9.1	Planowany system informacji pasażerskiej .....	58
9.2	Przygotowanie oferty przewozowej .....	59
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu sierpeckiego	61
10.1	Modernizacja i budowa nowych przystanków .....	62
11	Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego.....	64



12	Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu transportowego...	66
13	Część graficzna Planu .....	68
14	Spisy map, tabel i wykresów .....	70
14.1	Spis map .....	71
14.2	Spis rysunków .....	71
14.3	Spis tabel .....	71
14.4	Spis wykresów .....	71



**1**

**Cel Planu zrównoważonego  
rozwoju publicznego transportu  
zbiorowego dla powiatu  
sierpeckiego**

## **1.1 Cel Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego**

Celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego (dalej jako Plan transportowy dla powiatu sierpeckiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu sierpeckiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym Planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie przede wszystkim potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi, jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

## **1.2 Metodologia tworzenia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego**

Zakres Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego 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.

Przy opracowywaniu niniejszego Planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Sierpcu, Powiatowego Urzędu Pracy w Sierpcu i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

## **1.3 Konsultacje społeczne**

Niniejszy Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego, jako akt prawa miejscowego, w dniach 23.09 - 13.10.2015 r. poddany został trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu sierpeckiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego Planu transportowego dla powiatu sierpeckiego została ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu Planu

transportowego dla powiatu sierpeckiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

W ramach konsultacji społecznych do projektu planu zgłoszono dwie uwagi, które zostały rozpatrzone i uwzględnione w niniejszym dokumencie.



## 2

**Podstawowe informacje  
o obszarze objętym Planem  
zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu  
zbiorowego dla powiatu  
sierpeckiego**

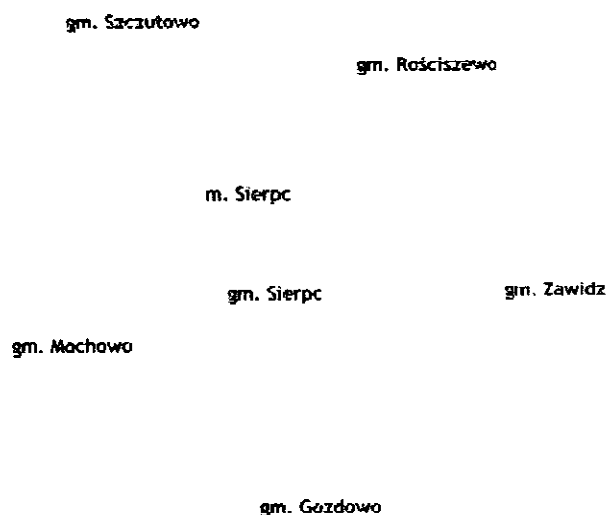
## 2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych Planem

### 2.1.1 Powiat sierpecki



Powiat sierpecki położony jest w północno-zachodniej części województwa mazowieckiego. Zajmuje powierzchnię 852 km<sup>2</sup> i liczy 53 259 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS). Obejmuje miasto Sierpc oraz gminy: Gozdowo, Mochowo, Rościszewo, Sierpc, Szczutowo oraz Zawidz.

Powiat sierpecki graniczy z pięcioma powiatami: od północnego wschodu z powiatem żuromińskim, od wschodu z powiatem płońskim, od południa z powiatem płockim, od zachodu z powiatem lipnowskim (woj. kujawsko-pomorskie), zaś od północnego zachodu z powiatem rypińskim (woj. kujawsko-pomorskie).



Mapa 1. Powiat sierpecki z podziałem na gminy

*Źródło: opracowanie własne*

## 2.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu sierpeckiego

### Miasto Sierpc

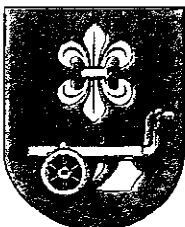


Miasto położone w województwie mazowieckim, w centralnej części powiatu sierpeckiego. Otoczone jest przez gminę Sierpc, zaś od północy graniczy z gminą Rościszewo.

Powierzchnia miasta to 19 km<sup>2</sup>, co klasyfikuje je na 33 miejscu wśród największych miast województwa mazowieckiego i stanowi 2,23% całego powiatu. Miasto Sierpc zamieszkuje 18 453 osób (dane na dzień 31.12.2014 r.

wg GUS).

### Gmina Gozdowo



Gmina znajduje się w województwie mazowieckim, w południowej części powiatu sierpeckiego. Sąsiaduje z 6 gminami: od zachodu z gminą Mochowo, od północy z gminą Sierpc, od północnego wschodu z gminą Zawidz, od południowego wschodu z gminą Bielsk (powiat płocki), od południa z gminą Stara Biała (powiat płocki), zaś od południowego zachodu z gminą Brudzeń Duży (powiat płocki).

Gmina zajmuje powierzchnię 126 km<sup>2</sup> (14,79% powierzchni powiatu) i jest zamieszкана przez 6 015 osoby (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 31 sołectw: Antoniewo, Białuty, Bombalice, Bonistaw, Bronoszewice, Cetlin, Czachorowo, Dziegielewo, Głuchowo, Golejewo, Gozdowo, Kolczyn, Kowalewo, Kowalewo Podborne, Kowalewo Skorupki, Kozice Smorzewo, Kuniewo, Kurówko, Lelice, Łysakowo, Miodusy, Ostrowy, Reczewo, Rempin, Rękawczyn, Rogienice, Rogieniczki, Rycharcice, Węgrzynowo, Zakrzewko oraz Zbójno.

### Gmina Mochowo



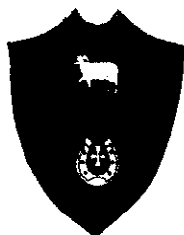
Gmina położona w województwie mazowieckim, w południowo-zachodniej części powiatu sierpeckiego. Sąsiaduje z 5 gminami: od północnego wschodu z gminą Sierpc, od wschodu z gminą Gozdowo, od południa z gminą Brudzeń Duży (powiat płocki), od zachodu z gminą Tłuchowo (powiat lipnowski), zaś od północnego zachodu z gminą Skępe (powiat lipnowski).

Powierzchnia gminy Mochowo to 144 km<sup>2</sup> (16,9% powierzchni powiatu). Na terenie gminy mieszka 6 135 osób (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 40 sołectw: Adamowo, Bendorzyn, Bożewo, Bożewo Nowe, Cieślin, Dobaczewo, Dobrzeń Mały, Florencja, Gozdy, Grabowiec, Grodnia, Kapuśniki, Kokoszczyń, Ligowo, Ligówko, Lisice Nowe, Łukoszyń, Łukoszyń Biki, Małanowo Nowe, Małanowo Stare, Małanówko, Mochowo, Mochowo - Dobrzeń, Mochowo Parcele, Myszkki Żabiki, Obręb, Osiek,

Romatowo, Rokicie, Sulkowo Bariany, Sulkowo Rieczne, Śniechy, Ząszyn, Zglenice Budy, Zglenice Duże, Zglenice Małe, Żółtowo, Żuki, Żurawin oraz Żurawinek.

#### Gmina Rościszewo



Gmina położona w województwie mazowieckim, w północno-wschodniej części powiatu sierpeckiego. Od północy sąsiaduje z gminą Lutocin (powiat żuromiński), od północnego wschodu z gminą Biezuń (powiat żuromiński), od południowego wschodu z gminą Zawidz, od południa z gminą i miastem Sierpc, a od zachodu z gminą Szczutowo i gminą Skrwilno (powiat rypiński).

Gmina zajmuje powierzchnię 115 km<sup>2</sup> (13,5% powierzchni powiatu). Liczba mieszkańców wynosi 4 248 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 29 sołectw: Babiec Piaseczny, Babiec Rżały, Babiec-Więczanki, Borowo, Bryski, Komorowo, Kownatka, Kuski, Lipniki, Łukomie, Łukomie-Kolonia, Nowe Rościszewo, Nowy Zamość, Ostrów, Pianki, Polik, Puszcza, Rościszewo, Rumunki-Chwały, Rzeszotary-Chwały, Rzeszotary-Gortaty, Rzeszotary-Pszczele, Rzeszotary-Stara Wieś, Rzeszotary-Zawady, Stopin, Śniedzanowo, Topiąca, Września oraz Zamość.

#### Gmina Sierpc



Gmina położona w województwie mazowieckim, w centralnej części powiatu sierpeckiego. Sąsiaduje z 7 gminami: od północy z gminami Szczutowo i Rościszewo oraz z miastem Sierpc, od wschodu z gminą Zawidz, od południa z gminą Gozdowo, od południowego zachodu z gminą Mochowo, natomiast od zachodu z gminą Skępe (powiat lipnowski).

Powierzchnia gminy to 150 km<sup>2</sup> (17,61% powierzchni powiatu), a liczba mieszkańców - 7 119 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 40 sołectw: Białe Błoto, Białoskóry, Białyszewo, Białyszewo-Towarzystwo, Bledzewo, Bledzewko, Borkowo Kościelne, Borkowo Wielkie, Dąbrówki, Dębowo, Dziembakowo, Goleszyn, Gorzewo, Grodkowo-Włóki, Grodkowo-Zawisze, Kisielewo, Kręckowo, Mieszaki, Mieszczk, Mitobędzyn, Nowe Piastowo, Osówka, Pawłowo, Piaski, Podwierzbie, Rachocin, Rydzewo, Stare Piastowo, Studzieniec, Sudragi, Susk, Susk Nowy, Sułocin-Teodory, Sułocin-Towarzystwo, Szczepanki, Warzyn Kmiecy, Warzyn-Skóry, Wernerowo, Wilczogóra oraz Żochowo.



## Gmina Szczutowo



Gmina położona w województwie mazowieckim, w północno-zachodniej części powiatu sierpeckiego. Sąsiaduje z 5 gminami: od północy z gminami Rogowo i Skrwilno (powiat rypiński), od wschodu z gminą Rościszewo, od południa z gminą Sierpc, a od południowego zachodu z gminą Skępe (powiat lipnowski).

Gmina zajmuje powierzchnię 113 km<sup>2</sup> (13,26% powierzchni powiatu) i liczy 4 365 mieszkańców (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 24 sołectwa: Agnieszkowo, Białasy, Blinno, Blizno, Całownia, Cisse, Dąbkowa Parowa, Dziki Bór, Gorzeń, Gójsk, Grabał, Grądy, Gugoty, Józefowo, Karlewo, Łazy, Maluszyn, Mierzęcín, Modrzewie, Mościska, Podlesie, Stupia, Stara Wola, Szczechowo oraz Szczutowo.

## Gmina Zawidz



Gmina położona w województwie mazowieckim, we wschodniej części powiatu sierpeckiego. Sąsiaduje z 8 gminami: od północy z gminą Biezuń (powiat żuromiński), od wschodu z gminami Siemiątkowo (powiat żuromiński) i Raciąż (powiat płoński), od południa z gminami Drobin i Bielsk (powiat płocki), od południowego zachodu z gminą Gozdowo, od zachodu z gminą Sierpc, a od północnego zachodu z gminą Rościszewo.

Powierzchnia gminy Zawidz wynosi 185 km<sup>2</sup> (21,71% powierzchni powiatu), a liczba mieszkańców - 6 924 (dane na dzień 31.12.2014 r. wg GUS).

Gmina składa się z 53 sołectw: Budy Milewskie, Budy Piaseczne, Chabowo-Świniary, Gołocin, Grabowo, Grąbiec, Gutowo-Górki, Gutowo-Stradzyno, Jaworowo-Jastrzębie, Jaworowo-Kłódź, Jaworowo-Kolonia, Jaworowo-Lipa, Jeżewo, Kęsice, Kosemin, Kosmaczewo, Krajewice Duże, Krajewice Małe, Majki, Majki Duże, Majki Małe, Makomazy, Mańkowo, Milewko, Milewo, Młotkowo-Kolonia, Młotkowo-Wieś, Nowe Kowalewo, Nowe Zgagowo, Orłowo, Osiek, Osiek Piaseczny, Osiek-Parcele, Osiek-Włostyborzy, Ostrowy, Petrykozy, Rekowo, Schabajewo, Skoczkowo, Stupia, Stare Chabowo, Stropkowo, Szumanie, Szumanie-Piory, Szumanie-Pustoty, Wola Grąbiecka, Zalesie, Zawidz Kościelny, Zawidz Mały, Zgagowo-Wieś, Zgagowo Nowe, Żabowo oraz Żytowo.

## 2.2 Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

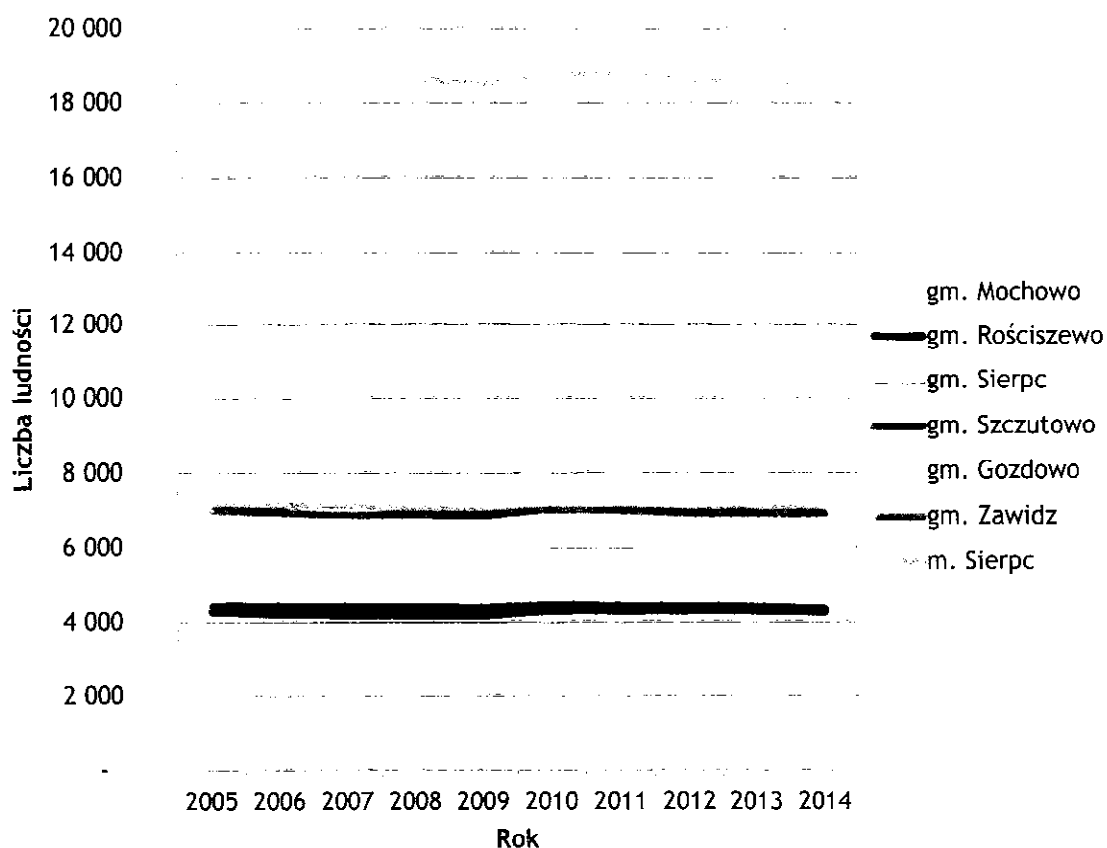
### 2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie sierpeckim na koniec 2014 roku mieszkało 53 259 osób. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności w poszczególnych gminach i w całym powiecie w latach 2005, 2010 i 2014, natomiast kolejna tabela prezentuje zmiany liczby ludności w powiecie sierpeckim w ciągu ostatnich 10 lat. Widoczne na wykresie przetłamanie w roku 2010 wynika ze zmiany podstawy obliczania liczby ludności przez Główny Urząd Statystyczny.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie sierpeckim

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
m. Sierpc	18 790	18 807	18 453
gm. Gozdowo	6 059	6 125	6 015
gm. Mochowo	6 252	6 168	6 135
gm. Rościszewo	4 246	4 285	4 248
gm. Sierpc	7 191	7 018	7 119
gm. Szczutowo	4 425	4 461	4 365
gm. Zawidz	7 009	7 044	6 924
<b>powiat sierpecki</b>	<b>53 972</b>	<b>53 908</b>	<b>53 259</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



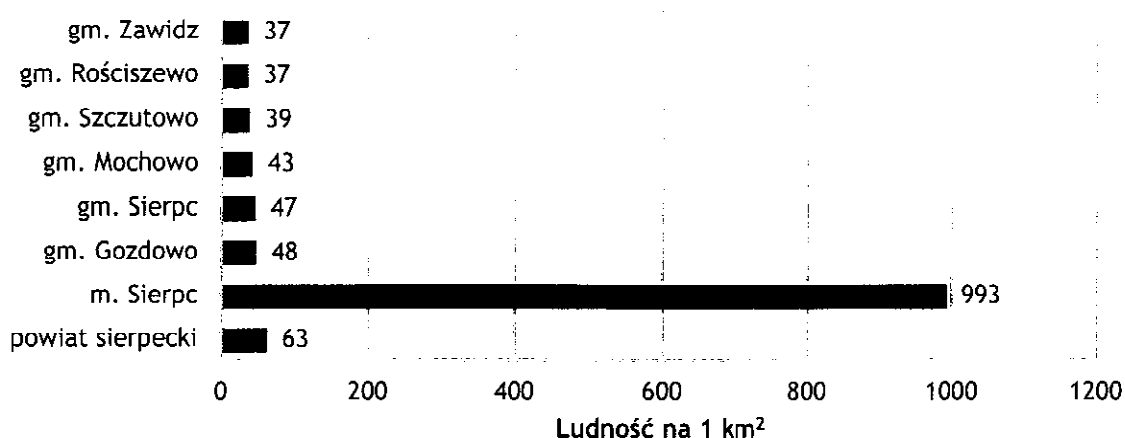
Wykres 1. Liczba ludności w poszczególnych gminach powiatu sierpeckiego w latach 2005-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Z powyższych danych wynika, że liczba ludności w powiecie sierpeckim spada. Inaczej jest w przypadku gmin Mochowo oraz Zawidz, które w 2014 zanotowały niewielki wzrost liczby ludności w stosunku do roku 2013 oraz gminy Sierpc, która notuje wzrost liczby ludności od 2 lat. Szczególnie w przypadku gminy Sierpc zmiany te mogą być podyktowane powszechnie

obserwowanym zjawiskiem suburbanizacji, czyli odpływem ludności z miasta na obszary podmiejskie.

Poniższy wykres przedstawia gęstość zaludnienia w powiecie sierpeckim. Niewielkie zmiany w liczbie ludności w poszczególnych gminach powiatu powodują, że gęstość zaludnienia w ciągu ostatnich lat jest praktycznie niezmienna, zatem przedstawiono jedynie wartości dla roku 2014.



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie sierpeckim w roku 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Na powyższym wykresie zdecydowanie wyróżnia się gęstość zaludnienia w siedzibie powiatu z wartością niemal 1000 osób na 1 km<sup>2</sup>. Gęstość zaludnienia w pozostałych gminach jest znacznie niższa - poniżej 50 os./km<sup>2</sup>. Średnia gęstość zaludnienia w powiecie sierpeckim to 63 os./km<sup>2</sup>.

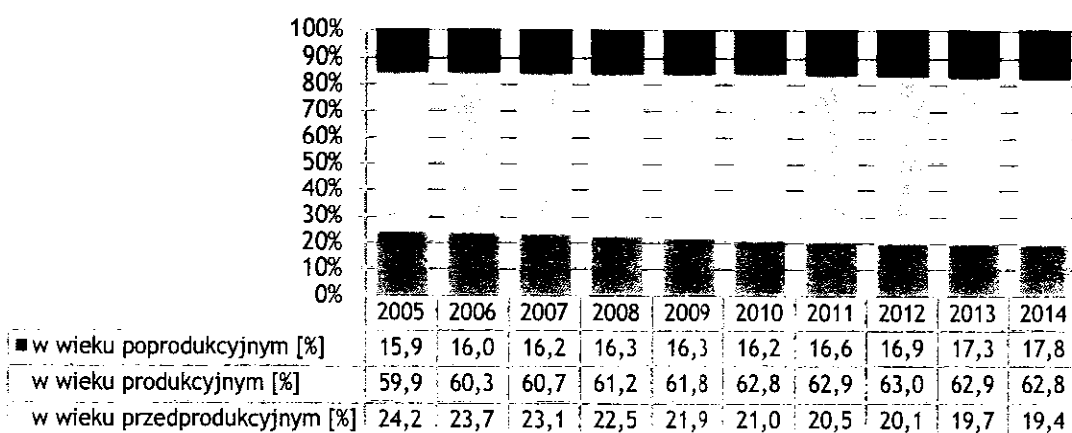
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały uwzględnione przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej.

### 2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- w wieku przedprodukcyjnym - przedział wiekowy 0-17 lat,
- w wieku produkcyjnym - przedziały wiekowe 18-59 lat (kobiety) oraz 18-64 lat (mężczyźni),
- w wieku poprodukcyjnym - 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Poniższy wykres przedstawia udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie sierpeckim.



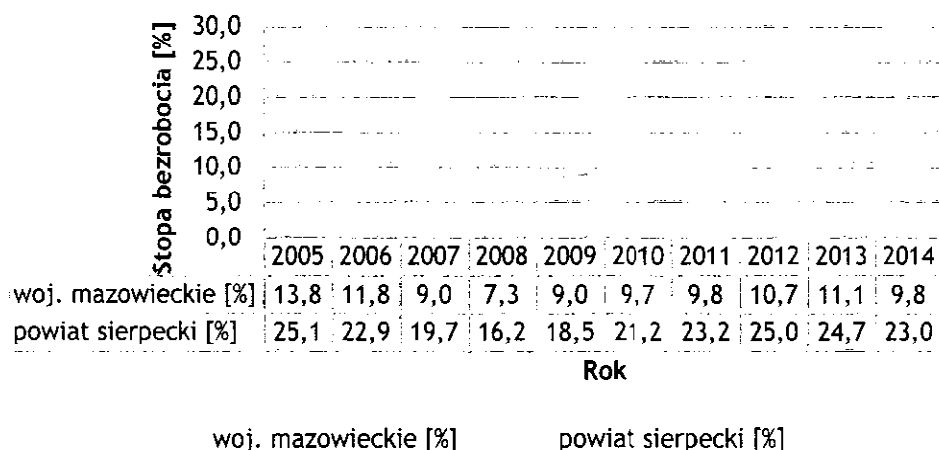
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie sierpeckim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższy wykres pokazuje charakterystyczny dla Polski i Europy proces starzenia się społeczeństwa - udział ludności w wieku poprodukcyjnym regularnie zwiększa się przy jednoczesnym spadku udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym, czyli dzieci i młodzieży szkolnej. Dla sporządzenia Planu transportowego ta informacja ma istotne znaczenie: liczba osób odbywających podróże obowiązkowe (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy) będzie stopniowo zmniejszać się na rzecz osób odbywających podróże o charakterze incydentalnym (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). W razie utrzymania się tego trendu na przestrzeni lat może się zmienić także udział podróżujących w godzinach szczytu i poza nim.

### 2.2.3 Bezrobocie

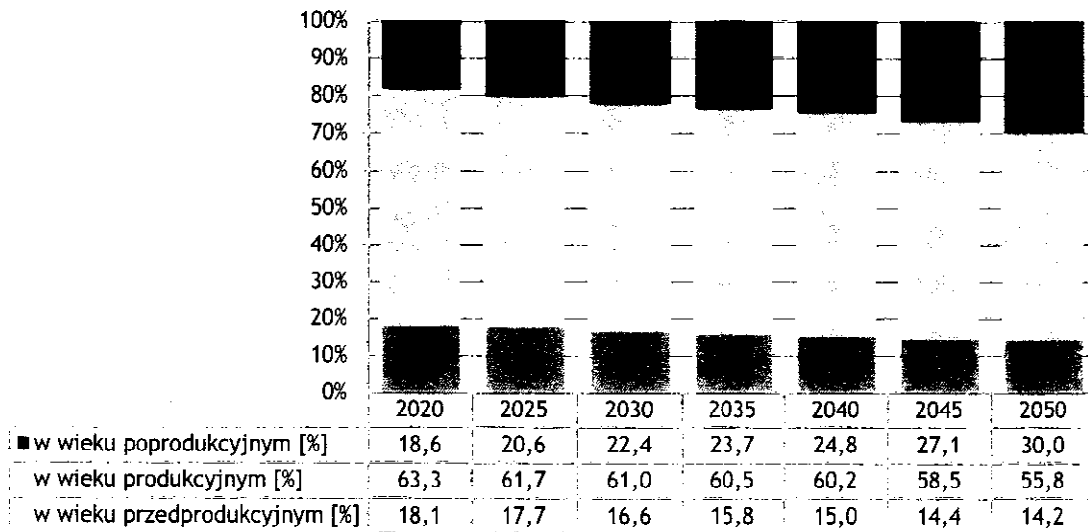
Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie sierpeckim oraz województwie mazowieckim w ostatnich 10 latach.



Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie sierpeckim i województwie mazowieckim w latach 2005-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Poniższy wykres pokazuje prognozę liczby ludności z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe.



Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2050 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Prognozy wskazują, że w 2050 roku niemal co trzeci mieszkaniec powiatu sierpeckiego osiągnie wiek poprodukcyjny, natomiast udział osób do 18 roku życia oraz w wieku produkcyjnym będzie się regularnie zmniejszał. Takie szacunki w połączeniu ze stale zmniejszającą się liczbą ludności sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie.

#### 2.2.5 Podsumowanie

Powiat sierpecki tworzą położone centralnie miasto Sierpc oraz 6 otaczających je gmin. W ostatnich latach liczba ludności maleje i taki trend będzie się utrzymywał. Powiat charakteryzuje też postępujące starzenie się społeczeństwa. Stopa bezrobocia w powiecie zmienia się relacyjnie do stopy wojewódzkiej i obecnie zmniejsza się, jednak jest od niej dwa razy wyższa. Bazując na powyższych danych można stwierdzić, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom - szkoła - dom i dom - praca - dom), natomiast może wzrosnąć liczba osób podróżujących incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

### 2.3 Układ drogowy i torowy

Na układ drogowy powiatu sierpeckiego składają się: droga krajowa oraz drogi: wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Przez obszar objęty planem przebiega droga krajowa nr 10. Droga łączy aglomerację szczecińską, bydgosko-toruńską oraz warszawską. Przecina powiat sierpecki po przekątnej i przebiega kolejno przez gminy Szczutowo i Sierpc, miasto Sierpc oraz gminy Sierpc i Zawidz.

W 2005 roku stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie sierpeckim była niemal 2 razy większa niż w województwie mazowieckim i z biegiem lat ta różnica się pogłębiała. Na wykresie można jednak zauważyć tendencję, że w latach 2005-2008 stopa bezrobocia zmniejszała się, by następnie wzrastać aż do roku 2012 w przypadku powiatu sierpeckiego i do roku 2013 dla województwa mazowieckiego. Obecnie obserwuje się spadek bezrobocia, jednak dla analizowanego obszaru jest to nadal wartość 23%. Oznacza to, że niemal co czwarty mieszkaniec powiatu sierpeckiego będący w grupie ludności aktywnej ekonomicznie jest zarejestrowany w PUP jako osoba bezrobotna. Wahania stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży.

#### 2.2.4 Prognoza liczby ludności

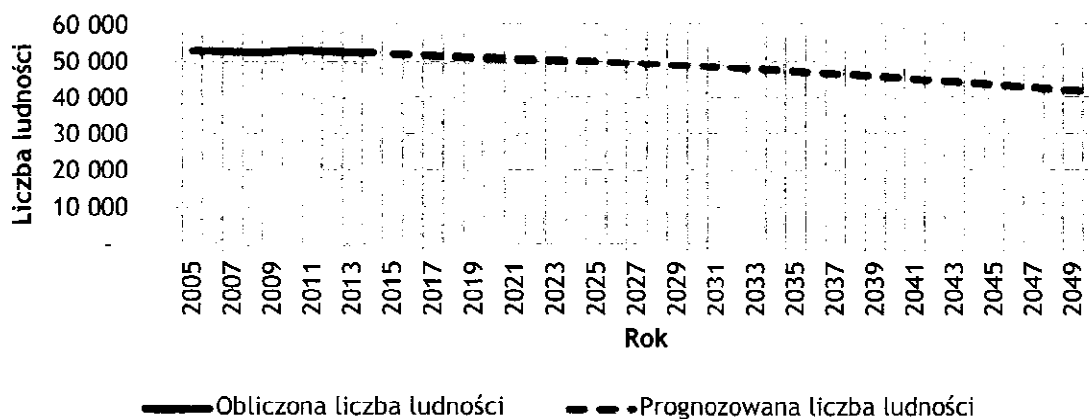
Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

Poniżej znajduje się tabela i wykres z prognozą liczby ludności w powiecie sierpeckim do 2050 roku.

Tabela 2. Prognoza liczby ludności powiatu sierpeckiego na lata 2020-2050

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach						
	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
powiat sierpecki	51 916	50 830	49 570	48 069	46 336	44 447	42 466

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 5. Liczba ludności w powiecie sierpeckim w latach 2005-2014 wraz z prognozą do roku 2050

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognoz GUS liczba mieszkańców powiatu sierpeckiego będzie maleć coraz gwałtowniej. Prognozuje się iż w 2050 r. osiągnie wartość ok. 42,5 tys. osób, czyli o ponad 10 tysięcy mniejszą, niż w roku 2005.

Drogi wojewódzkie przebiegające przez powiat sierpecki to:

- droga nr 539, o przebiegu południkowym, biegnąca w zachodniej części powiatu w gminach Mochowo i Szczutowo;
- droga nr 541, przebiegająca przez gminy Mochowo i Sierpc, miasto Sierpc oraz gminę Rościszewo;
- droga nr 560, z następującym przebiegiem: gmina Szczutowo - gmina Sierpc - miasto Sierpc, gmina Sierpc, gmina Gozdowo;
- droga nr 561, biegnąca we wschodniej części powiatu, od drogi krajowej nr 10 na północ, przez gminę Zawidz.

Uzupełnienie sieci dróg stanowią drogi powiatowe i gminne, które umożliwiają podróże w relacjach powiatowych niezapewnionych przez drogi wyższych kategorii. Dróg powiatowych w powiecie sierpeckim jest 81 (z czego 8 znajduje się w całości w mieście Sierpc) o łącznej długości 415,74 km.

Ponadto przez powiat sierpecki przebiegają linie kolejowe numer 27 oraz 33. W granicach powiatu sierpeckiego obie linie są jednotorowe i niezelektryfikowane.

Linia 27 łączy Nasielsk z Toruniem. Stacje i przystanki znajdujące się na trasie linii 27 oraz położone na terenie powiatu sierpeckiego to: Podwierzbie, Sierpc, Mieszaki, Zawidz i Zawidz Kościelny.

Linia 33 łączy Kutno oraz Brodnicę. Stacje i przystanki leżące na tej linii oraz w powiecie sierpeckim to: Szczutowo, Sierpc, Susk i Gozdowo.

W przypadku obu linii zarządcą jest PKP PLK S.A.

## 2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu sierpeckiego

### 2.4.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu sierpeckiego występują przewozy:

- gminne,
- powiatowe,
- wojewódzkie,
- krajowe.

Obecnie w mieście Sierpc nie funkcjonuje organizowana przez miasto komunikacja miejska, jednak 13 lipca 2015 r. Gmina Miasto Sierpc opublikowała ogłoszenie o zamiarze bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W tej chwili wszystkie przewozy to przewozy komercyjne wykonywane w oparciu o zezwolenia wydane przez organizatorów odpowiedniego szczebla. Przewozy powiatowe (czyli te, na które zezwolenia wydał starosta powiatu sierpeckiego) zostały przeanalizowane w punkcie 3.1.

#### 2.4.2 Transport kolejowy

Po liniach kolejowych biegnących przez powiat sierpecki kursują pociągi dwóch przewoźników pasażerskich:

- Koleje Mazowieckie sp. z o.o.
- Arriva RP sp. z o.o.

Pociągi Kolei Mazowieckich jeżdżą do: Płocka, Kutna, Nasielska, Raciąża, Tłuszcz i Warszawy, natomiast pociąg przewoźnika Arriva jeździ do Torunia.

#### 2.4.3 Transport lotniczy

Na terenie powiatu sierpeckiego nie funkcjonuje żaden port lotniczy. Najbliższe lotnisko cywilne to lotnisko w Modlinie, które znajduje się w odległości ok. 80 km na południowy wschód od Sierpca. Port lotniczy obsługuje obecnie 14 regularnych kierunków lotniczych.





# 3

## Sieć komunikacyjna

### 3.1 Obecna sieć komunikacyjna

Komunikacja w powiecie sierpeckim obecnie odbywa się na 21 liniach regularnych funkcjonujących w oparciu o zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Sierpeckiego.

Poniżej znajduje się schemat linii regularnych w powiecie sierpeckim oraz tabela z wykazem zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Sierpeckiego.

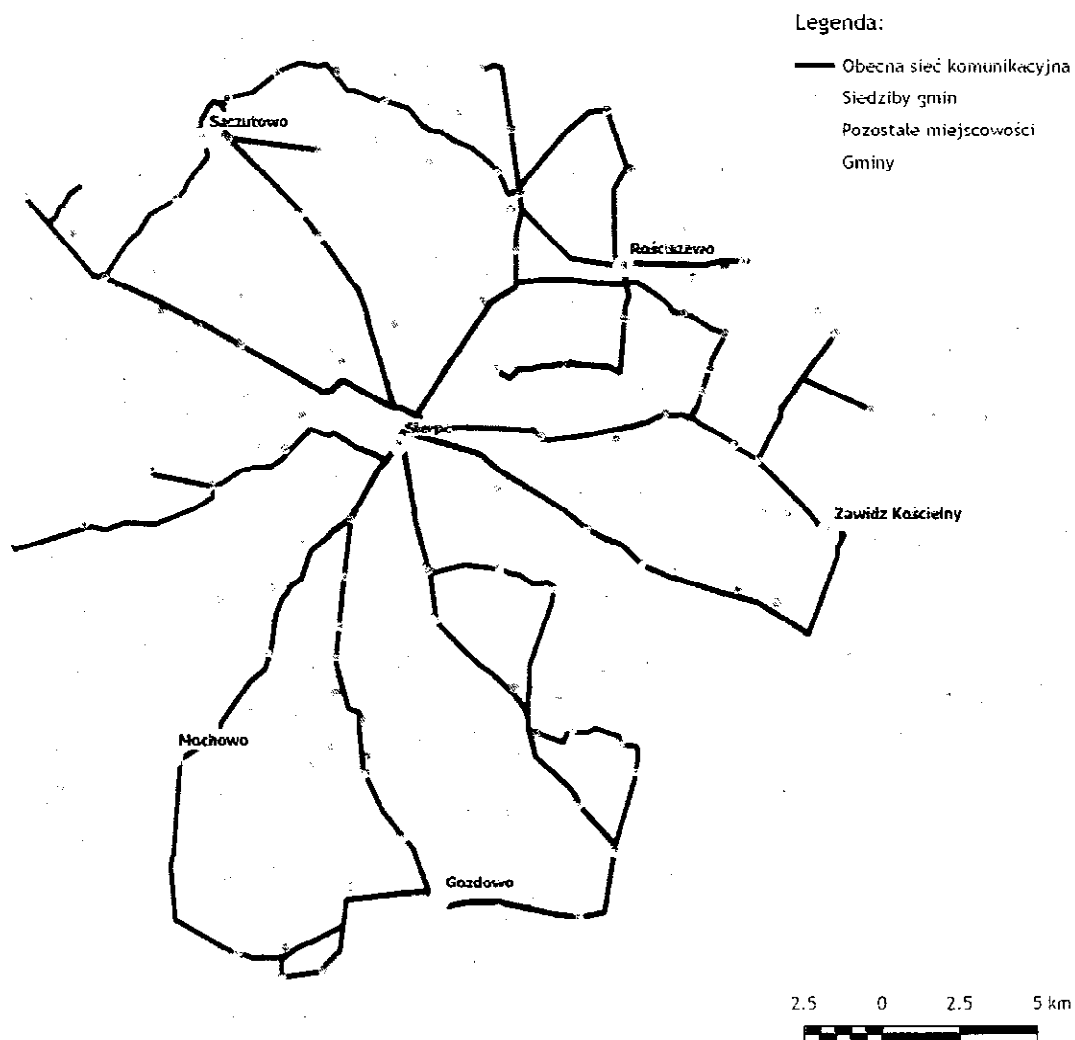


Tabela 3. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Sierpeckiego

Lp.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia
1	153221 Sierpc - Kurowo - Gozdowo - Bożewo - Mochowo - Sierpc	3
2	153229 Sierpc - Kurowo - Kolczyn -Gozdowo -Bonisław Wieś	5
3	153245 Sierpc Dw. Aut.-Rościszewo Gł. przez Nadolnik Skrz. -Łukomie Skrz. - Września Skrz.	7
4	153249 Sierpc Dw. Aut. -Zawady	8
5	153250 Sierpc -Puszcza - Rościszewo Zawady	9
6	153251 Sierpc - Rościszewo - Zawidz K.- Kosemin -Zgagowo	10
7	153238 Sierpc - Szczutowo W. - Gójsk - Sierpc	11
8	153211 Sierpc Dw. Aut. - Ligowo Skrz. przez Sudragi 11	12
9	153232 Sierpc - Lelice -Rogienice -Dziembakowo -Sierpc	13
10	153234 Sierpc -Gozdowo - Bonisław	14
11	153220 Sierpc - Mochowo -Kolczyn - Gozdowo - Piastowo -Sierpc	18
12	153256 Sierpc Dw. Aut. - Sierpc Dw. Aut. Przez Nadolnik Skrz. -Rościszewo	19
13	153241 Sierpc -Nadolnik Gorzeń- Szczutowo -Troska Sierpc	20
14	153252 Sierpc -Nadolnik -Rościszewo - Łukomie -Sierpc	21
15	153236 Sierpc -Studzieniec -Gójsk -Podlesie	23
16	153244 Sierpc - Rościszewo - Zawady	24
17	153222 Sierpc Dw. Aut. - Gozdowo UG-12 przez: Kurowo Skrz.- 17 -Rempin-12	26
18	153219 Sierpc Dw. Aut. - Bonisław2 przez Kurowo Skrz.17 - Gozdowo Osiedle	27
19	153273 Sierpc - Zawidz Kościelny	32
20	153228 Sierpc-Lelice-Bonisław-Gozdowo-Kurowo-Sierpc	33
21	153231 Sierpc Dw. Aut. - Podlesie Wieś przez Gójsk Skrz.	35

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Sierpeckiego

### 3.2 Sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Powiat sierpecki planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat sierpecki jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań 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. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Czynnikiem wpływającymi na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny powiatu sierpeckiego.

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Planowana sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- wariant podstawowy - połączenia niezbędne do utrzymania, łączące siedziby gmin z miastem Sierpc;
- wariant uzupełniający I - połączenia uwzględniające obecnie funkcjonujące linie;
- wariant uzupełniający II - połączenia, które pozwalają łączyć Sierpc z sąsiednimi powiatami.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące wariantu podstawowego sieci komunikacyjnej.

Tabela 4. Linie komunikacyjne w wariantach podstawowych sieci w powiecie sierpeckim

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P1	Sierpc - Borkowo - Mieszaki - Kisielewo - Grąbiec - Żytowo - Jezewo - Stropkowo - Bakalany - Zawidz Kościelny i z powrotem	19	5	4*	4*
P2	Sierpc - Włóki Małe - Dąbrówki - Babiec Piaseczny - Nadolnik - Zamość Nowy - Rościszewo i z powrotem	12	5	4*	4*
P3	Sierpc - Troska - Białasy - Szczechowo - Jażwiny - Stara Wola - Blizno - Szczutowo i z powrotem	16	5	4*	4*
P4	Sierpc - Piaski - Bledzewo - Bledzewko - Zglenice - Zglenice Małe - Żuki - Żółtowo - Mochowo i z powrotem	13	5	4*	4*
P5	Sierpc - Piaski - Stare Piastowo - Piastowo - Kręckowo - Kuniewo - Kurowo - Kurówko - Brudnice - Antoniewo - Gozdowo i z powrotem	16	5	4*	4*

Źródło: opracowanie własne

\* dopuszcza się zmniejszenie liczby par połączeń w przypadku braku zapotrzebowania na wskazanych relacjach

Przewidzianą do realizacji w pierwszej kolejności jest sieć podstawowa (wariant podstawowy), natomiast linie sieci uzupełniających (wariant uzupełniający I i II) uruchamiane będą w miarę możliwości finansowych powiatu i faktycznego zapotrzebowania wśród mieszkańców.

W ramach sieci podstawowej (obligatoryjnej) planuje się zapewnić standard obsługi w postaci prowadzenia co najmniej 5 par połączeń w dni robocze (w układzie pozwalającym na dojazd do Sierpca na godzinę 6, 8 i 10 oraz powrót po 14, 16 i 18). W dni wolne od pracy planuje się obecnie co najmniej 4 pary połączeń. W ramach potrzeb i możliwości organizacyjnych oferta może być zwiększana.

Wariant uzupełniający I jest rozwinięciem wariantu podstawowego o przedłużenie linii oraz utworzenie nowych. Numeracja linii wynika z numeracji linii podstawowych - linie związane

przebiegiem/gminą docelową z linią podstawową otrzymały cyfrę (w pozycji dziesiątek) linii podstawowej i numer kolejny (w pozycji jedności). Przebieg linii wariantu uzupełniającego I przedstawia poniższa tabela.

Tabela 5. Linie komunikacyjne w wariantcie uzupełniającym I sieci w powiecie sierpeckim

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P1	Sierpc - Borkowo - Mieszaki - Kisielewo - Grąbiec - Żytowo - Jezewo - Stropkowo - Bakalany - Zawidz Kościelny i z powrotem	19	5	4	4
P11	Sierpc - Borkowo Kościelne - Kisielewo - Mieszaki - Wilczogóra - Komorowo - Skoczkowo - Zgagowo-Wieś - Zawidz Kościelny - Zgagowo - Wieś - Kosemin - Jaworowo-Kolonia i z powrotem	35	3	2	2
P21	Sierpc - Włóki Małe - Dąbrówki - Babiec Piaseczny - Nadolnik - Zamość Nowy - Rościszewo - Polik - Września - Stopin - Łukomie-Kolonia - Mierzęcín - Gorzeń - Zawady - Karlewo - Szczutowo i z powrotem	37	3	2	2
P22	Sierpc - Borkowo Wielkie - Wilczogóra - Komorowo - Rzeszotary-Gortaty - Rzeszotary-Stara Wieś - Rzeszotary-Chwały - Rzeszotary-Pszczele - Rościszewo - Ostrów - Rzeszotary-Zawady i z powrotem	23	3	2	2
P23	Sierpc - Włóki Małe - Dąbrówki - Babiec Piaseczny - Borowo - Łukomie - Stopin - Pianki - Puszcza i z powrotem	19	3	2	2
P24	Sierpc - Włóki Małe - Dąbrówki - Babiec Piaseczny - Nadolnik - Zamość Nowy - Rościszewo - Zamość - Śniedzianowo - Dąbrówki i z powrotem	16	2	2	2
P3	Sierpc - Troska - Białasy - Szczechowo - Jaźwiny - Stara Wola - Blizno - Szczutowo i z powrotem	16	2	2	2
P31	Sierpc - Troska - Białasy - Szczechowo - Jaźwiny - Stara Wola - Blizno - Stara Wola - Białasy - Stara Wola - Blizno - Szczutowo - Cisse - Grabal - Hermany i z powrotem	33	5	2	2
P32	Sierpc - Karolewo - Majewo - Całownia - Gójsk - Maluszyn - Wernerowo - Pawłowo - Wernerowo - Maluszyn - Gójsk - Józefowo - Blinno - Gójsk - Łazy - Podlesie - Grądy - Podlesie - Agnieszkowo - Hermany - Szczutowo i z powrotem	45	5	2	2
P33	Sierpc - Troska - Białasy - Szczechowo - Jaźwiny - Stara Wola - Blizno - Szczutowo - Karlewo - Stupia - Dziki Bór - Gorzeń - Mierzęcín i z powrotem	26	5	0	0
P4	Sierpc - Piaski - Bledzewo - Bledzewko - Zglenice - Zglenice Małe - Żuki - Żółtowo - Mochowo i z powrotem	13	1	2	2

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU SIERPECKIEGO

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P41	Sierpc - Piaski - Bledzewo - Bledzewko - Zglenice - Zglenice Małe - Żuki - Żółtowo - Mochowo - Dobrzenice Małe - Bożewo - Cieślin - Bożewo - Bendorzyn - Czachorowo - Zakrzewko - Kolczyn - Rękawczyn - Rempin - Gozdowo i z powrotem	37	4	2	2
P42	Sierpc - Kwaśno - Żochowo - Sudragi - Pawtowo - Wernerowo - Maluszyn - Osówka - Maluszyn - Wernerowo - Pawtowo - Sudragi - Żochowo - Śniechy - Ligowo - Grabówiec - Małanowo Nowe - Małanowo Stare - Żurawinek - Mochowo (ew. dalej Żółtowo - Żuki - Zglenice Małe - Zglenice - Bledzewko - Bledzewo - Piaski - Sierpc) i z powrotem	40 (53)	5	3	3
P43	Sierpc - Kwaśno - Miłobędzyna - Bledzewo - Stare Piastowo - Piaski - Gorzewo - Susk - Grodkowo Włóki - Grodkowo Zawisze - Dziembakowo	24	3	0	0
P5	Sierpc - Piaski - Stare Piastowo - Piastowo - Kręckowo - Kuniewo - Kurowo - Kurówko - Brudnice - Antoniewo - Gozdowo i z powrotem	16	1	0	0
P51	Sierpc - Piaski - Stare Piastowo - Piastowo - Kręckowo - Kuniewo - Kurowo - Kurówko - Brudnice - Antoniewo - Gozdowo - Bronoszewice - Stradzewo - Bonisław - Lelice - Zbójno - Dębowo - Białoskóry - Białyszewo-Towarzystwo - Golezszyn - Susk Nowy - Susk - Gorzewo - Sierpc i z powrotem	47	2	2	2
P52	Sierpc - Piaski - Stare Piastowo - Piastowo - Kręckowo - Kuniewo - Kurowo - Kurówko - Brudnice - Antoniewo - Gozdowo - Bronoszewice - Stradzewo - Bonisław - Lelice - Rogienice - Rogieniczki - Szczepanki - Białyszewo-Towarzystwo - Białyszewo - Warzyn Kmiecy - Warzyn Skóry - Białyszewo - Dziembakowo - Grodkowo-Zawisze - Gorzewo - Sierpc i z powrotem	52	2	2	2
P53	Dzięgielewo - Kolczyn - Rękawczyn - Rempin - Gozdowo - Bronoszewice - Stradzewo - Bonisław - Lelice - Miodusy - Cetlin i z powrotem	20	3	2	2
P54	Kowalewo Podborne - Białuty - Kowalewo Skorupki - Gozdowo - Golejewo i z powrotem	8	3	2	2
P55	Głuchowo - Czachorowo - Zakrzewko - Kolczyn - Rempin - Gozdowo - Bronoszewice - Rycharcice i z powrotem	15	3	2	2

Źródło: opracowanie własne

W wariantcie uzupełniającym II linie komunikacyjne zapewniające zaspokojenie powiatowych potrzeb transportowych nie muszą kończyć się w relacjach powiatowych, ale mogą wybiegać do sąsiednich powiatów. W takich przypadkach, zależnie od przyjętego modelu organizacyjnego,

powiat sierpecki może nie być jedynym organizatorem tych połączeń (może też nie być nim w ogóle), będzie jednak zabiegać o jak najlepszą integrację tych połączeń z pozostałą siecią powiatową. Powiat sierpecki rozważy możliwość zawierania porozumień międzypowiatowych.

Głównym, naturalnym węzłem przesiadkowym dla powiatowej sieci komunikacyjnej jest miasto Sierpc. W stolicy powiatu ogniskują się cele podróży (generatory ruchu) oraz spotykają się wszystkie linie komunikacyjne łączące siedziby wszystkich gmin z siedzibą powiatu.

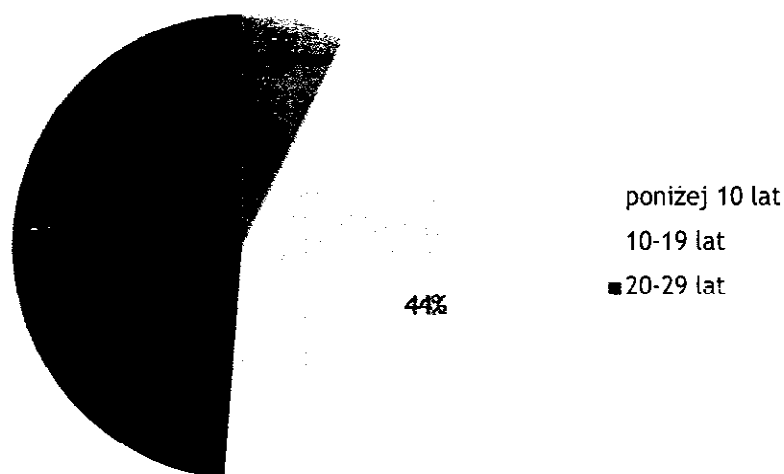
Powiat sierpecki nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych będzie dążyć do skomunikowania połączeń powiatowych z komunikacją kolejową oraz będzie zabiegał u organizatora tych przewozów - Marszałka Województwa Mazowieckiego, o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 13.

### 3.3 Tabor wykorzystywany do obsługi sieci komunikacyjnej

Jednym z czynników mających wpływ na standard usług przewozowych w powiecie jest stan i struktura taboru obsługującego sieć komunikacyjną, szczególnie w zakresie norm emisji spalin i przystosowania do przewozu osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej.

Charakterystyka taboru realizującego przewozy w powiecie sierpeckim przedstawiona jest na poniższych wykresach.



Wykres 7. Wiek taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiecie sierpeckim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez powiat sierpecki

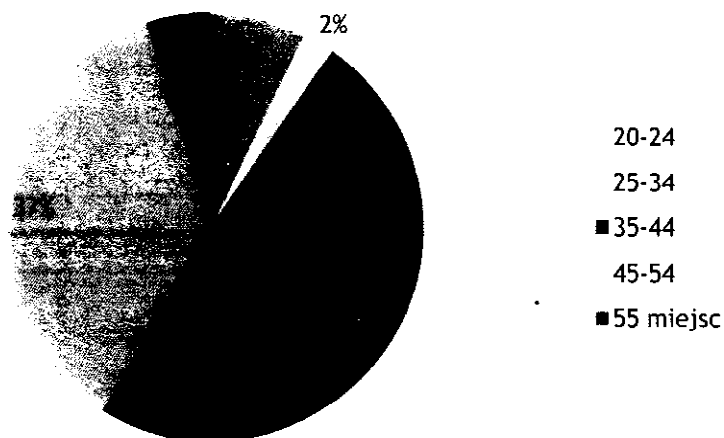
Średni wiek pojazdów obsługujących sieć komunikacyjną w powiecie sierpeckim to 20 lat. Niemal połowę taboru stanowią pojazdy sprzed 1995 roku.



Wykres 8. Struktura taboru funkcjonującego w powiecie sierpeckim pod względem norm emisji spalin

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez powiat sierpecki

Według powyższych danych ponad połowa analizowanego taboru nie spełnia żadnych norm emisji spalin. Jedynie 7% ogółu pojazdów spełnia normę EURO 5. Pozostałe pojazdy spełniają normy EURO 1 (3%) i EURO 2 (39%).



Wykres 9. Struktura taboru funkcjonującego w powiecie sierpeckim pod względem liczby miejsc w pojazdach

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez powiat sierpecki

Niemal co dziesiąty pojazd obsługujący sieć komunikacyjną w powiecie sierpeckim ma poniżej 35 miejsc siedzących. Prawie połowa taboru to pojazdy będące w przedziale 35-44 miejsca, natomiast pojazdy o liczbie 55 miejsc stanowią 5% ogółu taboru. Ponadto żaden pojazd analizowanego taboru nie jest przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych.



Podsumowując zebrane informacje, znakomita większość taboru realizującego przewozy w oparciu o zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Sierpeckiego cechuje się znacznym stopniem zużycia nie odpowiadając współczesnym normom i standardom.

Pożądany standard usług przewozowych w zakresie norm jakie powinien spełniać tabor realizujący przewozy powiatowe został opisany w rozdziale 8 niniejszego dokumentu.



# 4

## Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu sierpeckiego

#### 4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

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

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 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 powiatu.

##### 4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu sierpeckiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 6. Wykaz urzędów i instytucji publicznych generujących ruch powiatowy w powiecie sierpeckim

Lp.	Nazwa	Adres
1	Starostwo Powiatowe w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Świętokrzyska 2a
2	Powiatowy Urząd Pracy w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Witosa 2
3	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Świętokrzyska 2a
4	Ognisko Pracy Pozaszkolnej w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Armii Krajowej 10
5	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Armii Krajowej 8a
6	Powiatowy Zespół Jednostek Budżetowych w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Armii Krajowej 10
7	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Armii Krajowej 1
8	Centrum Kształcenia Praktycznego w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Armii Krajowej 10
9	Dom Pomocy Społecznej w Szczutowie	09-227 Szczutowo, ul. 3 Maja 116
10	Powiatowy Dom Dzieci w Szczutowie	09-227 Szczutowo, ul. 3 Maja 118
11	ZUS Inspektorat w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Okulickiego 8
12	Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Kopernika 9
13	Komenda Powiatowa Policji w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Narutowicza 7
14	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Przemysłowa 2
15	Powiatowy Inspektorat Sanitarny w Sierpcu Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Piastowska 24a
16	Powiatowy Inspektorat Weterynaryjny w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Konstytucji 3 Maja 40a

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat sierpecki

#### 4.1.2 Placówki oświatowe

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 obowiązkowych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

Obiektami, które generują ruch pasażerski są szkoły ponadgimnazjalne. Poniższa tabela przedstawia spis tych szkół wraz z adresami.

Tabela 7. Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie sierpeckim

Lp.	Nazwa	Adres
1	Zespół Szkół nr 1 im. Gen. Jose' de San Martin	09-200 Sierpc, ul. Armii Krajowej 10
2	Zespół Szkół nr 2 im. Zygmunta Wolskiego	09-200 Sierpc, ul. Wiosny Ludów 7
3	Liceum Ogólnokształcące im. Mjra Henryka Sucharskiego w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Sucharskiego 2
4	Zespół Szkół Samorządowych w Zawidzu Kościelnym	09-226 Zawidz Kościelny, ul. Mazowiecka 47b
5	Zespół Szkół Centrum Kształcenia Rolniczego w Studzieniu	09-200 Sierpc, Studzieniec 30
6	Liceum Ogólnokształcące w Gozdowie	09-213 Gozdowo, ul. K. Gozdawy 21
7	Specjalny Ośrodek Szkolno - Wychowawczy w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Sucharskiego 2
8	Drugie Prywatne Liceum Ogólnokształcące w Sierpcu*	09-200 Sierpc, ul. Armii Krajowej 10
9	I Liceum Ogólnokształcące PUL w Sierpcu*	09-200 Sierpc, ul. Braci Tułdzieckich 2

\* szkoły niepubliczne o uprawnieniach szkół publicznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez powiat sierpecki

#### 4.1.3 Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy

Wśród generatorów ruchu ważną rolę odgrywają strefy przemysłowe i duże zakłady pracy, gdyż potencjalnie generują duże przepływy ludności w ramach podróży dom - praca - dom w godzinach szczytu. Najwięksi lokalni pracodawcy zostali ujęci w poniższej tabeli.

Tabela 8. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy generujące ruch powiatowy w powiecie sierpeckim

Lp.	Nazwa	Adres
1	Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Żeromskiego 2a
2	Browar Kasztelan w Sierpcu - Carlsberg Polska	09-200 Sierpc, ul. Świętokrzyska 27
3	Cargill Polska Sp. z o.o.	09-200 Sierpc, ul. Browarna 3
4	Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej "EMPEGEK" Sp. z o.o.	09-200 Sierpc, ul. Konstytucji 3 Maja 48
5	P.U.H. EXPORT-IMPORT ADAM LIPIŃSKI	09-200 Sierpc, Stare Piastowo 26
6	"Hollywood Textile Service" Sp. z o.o.	09-200 Sierpc, ul. Bojanowska 2a
7	Olewnik Sp. J. Zakłady Przetwórstwa Mięsa. Olewnik W.	09-200 Sierpc, ul. Traugutta 24
8	Zakład Gospodarki Mieszkaniowej	09-200 Sierpc, ul. Traugutta 33
9	Wytwórnia Worków Papierowych Alicja i Jan Kaplarczyk Sp. J.	09-200 Sierpc, Studzieniec 3B

Lp.	Nazwa	Adres
10	Mega Sierpc Sp. z o.o.	09-200 Sierpc, ul. Wróblewskiego 2a
11	PPHUiT "Marter" Górecki Sp. J.	09-200 Sierpc, ul. Traugutta 35
12	Zakłady Produkcji Czekolady i Artykułów Cukierniczych WIEPOL	09-200 Sierpc, ul. Przemysłowa 6a

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat sierpecki

#### 4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 9. Wykaz obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych generujących ruch powiatowy w powiecie sierpeckim

Lp.	Nazwa	Adres
1	Kryta Pływalnia w Sierpcu	09-200 Sierpc, ul. Mjra Henryka Sucharskiego 2
2	Powiatowa Biblioteka Publiczna	09-200 Sierpc, ul. Mjra Henryka Sucharskiego 2
3	Muzeum Wsi Mazowieckiej	09-200 Sierpc, ul. Narutowicza 64
4	Centrum Kultury i Sztuki	09-200 Sierpc, ul. Piastowska 39
5	Stadion Miejski	09-200 Sierpc, ul. Świętokrzyska 26
6	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji	09-200 Sierpc, ul. Świętokrzyska 26
7	Gminny Dom Kultury	09-204 Rościszewo, ul. Armii Krajowej 1
8	Wiejski Ośrodek Kultury i Sportu w Piaskach	gm. Sierpc
9	Boisko Wielofunkcyjne w Gójsku	gm. Szczutowo
10	Moje Boisko - Orlik 2012, boisko do piłki nożnej	09-200 Sierpc, ul. Wiosny Ludów 7
11	Miejska Biblioteka Publiczna	09-200 Sierpc, ul. Płocka 30

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat sierpecki

Ponadto istotnymi obiektami z punktu widzenia generowania ruchu w powiecie sierpeckim są boiska sportowe, hale sportowe i sale gimnastyczne działające przy szkołach.

#### 4.1.5 Szpitale

Szpitale to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. W powiecie sierpeckim znajduje się jeden szpital - jego dane adresowe przedstawia poniższa tabela.

Tabela 10. Szpital w powiecie sierpeckim

Lp.	Nazwa	Adres
1	Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Sierpcu - Szpital im. Juliusza Babińskiego	09-200 Sierpc, ul. Słowackiego 32

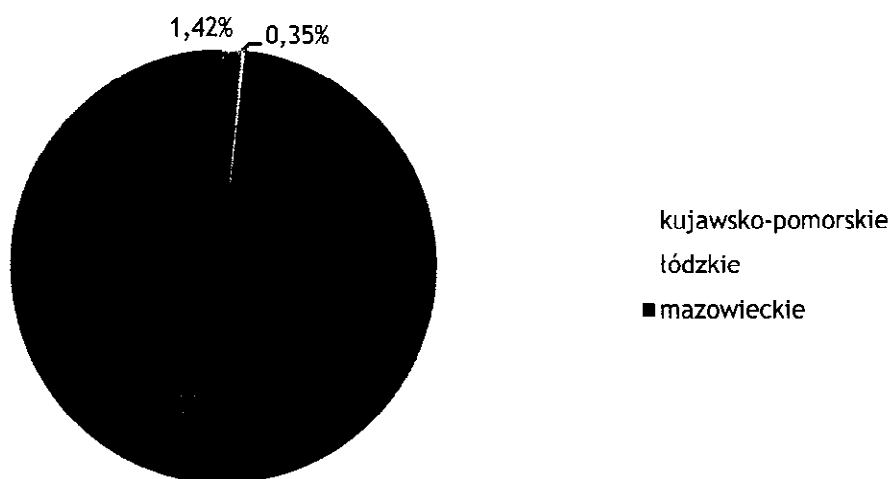
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przesłanych przez powiat sierpecki

## 4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu sierpeckiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu sierpeckiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego np. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

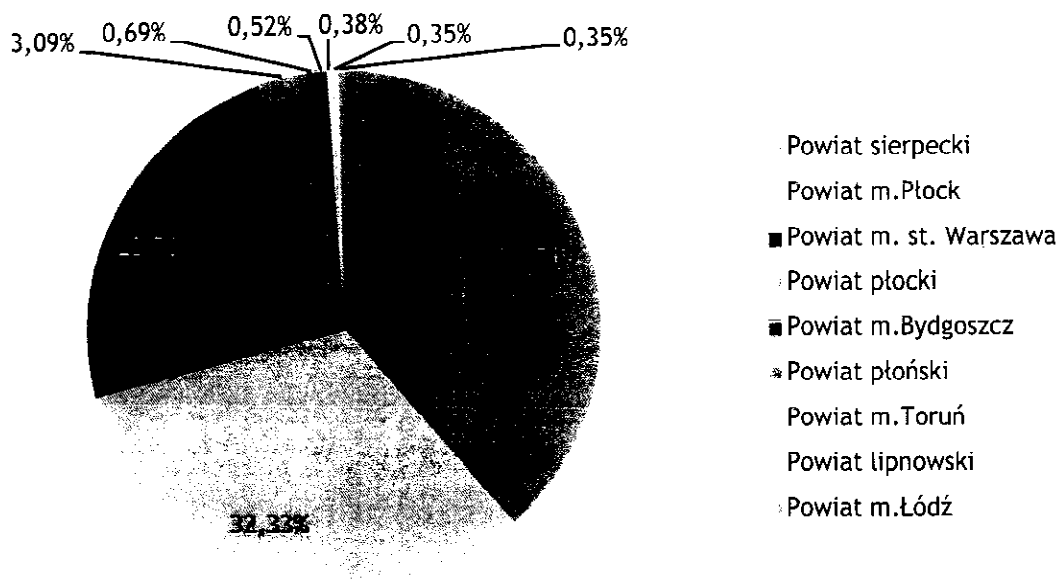
Poniższe wykresy oraz tabela pokazują kolejno kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu sierpeckiego w ujęciu wojewódzkim, powiatowym oraz gminnym.



Wykres 10. Kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu sierpeckiego - województwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu „Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011”, GUS, Warszawa 2014

Zdecydowana większość mieszkańców powiatu sierpeckiego wyjeżdżających do pracy poza gminę zamieszkania pozostaje w województwie mazowieckim (98,23%). Wśród badanych pojawiły się także osoby, które codziennie dojeżdżają do województwa kujawsko-pomorskiego (1,42%) oraz łódzkiego (0,35%).



Wykres 11. Kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu sierpeckiego - powiaty

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Ponad 38% mieszkańców powiatu sierpeckiego pracuje w granicach swojego powiatu. Niemal co 3 mieszkańiec wyjeżdżający do pracy pracuje w Płocku, a co czwarty - w Warszawie. Niewielki odsetek mieszkańców dojeżdża do pracy także do Bydgoszczy, Torunia i powiatu płońskiego.

Tabela 11. Kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu sierpeckiego - gminy

Gmina zamieszkania \ Gmina pracy	Gmina pracy								
	m. Sierpc	Mochowo	Rościszewo	Sierpc	Szczutowo	Zawidz	Płock	M. st. Warszawa	Pozostałe gminy
Gozdowo	69						259	59	35
m. Sierpc		21	23	100	47	15	264	280	65
Mochowo	102						230	56	23
Rościszewo	129						16	40	0
Sierpc	384						80	95	0
Szczutowo	124			12			16	53	0
Zawidz	83						66	102	32
<b>Suma końcowa</b>	<b>891</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>112</b>	<b>47</b>	<b>15</b>	<b>931</b>	<b>685</b>	<b>155</b>

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

W ramach powiatu sierpeckiego największą mobilnością charakteryzują się mieszkańcy Sierpca, ponieważ jako jedyni wyjeżdżają do pracy do każdej z gmin powiatu sierpeckiego. Siedziba powiatu jest także ośrodkiem najbardziej przyciągającym mieszkańców pobliskich gmin. Ponadto duży odsetek ludzi dojeżdża do pracy także do gminy Sierpc.

Powyższe dane pokazują zatem, że priorytetem w przewozach powiatowych jest zapewnienie dobrego połączenia siedzib gmin ze stolicą powiatu - miastem Sierpc.

W zasięgu ponadpowiatowym pod względem liczby podróży wyróżnia się także kierunek Sierpc - Płock.

#### 4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu sierpeckiego w zależności od czasu ich występowania

Zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie sierpeckim jest zróżnicowane ze względu na występowanie czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Poza gęstością zaludnienia, strukturą społeczeństwa, wskaźnikami ekonomicznymi czy lokalizacją generatorów ruchu, na zmiany potrzeb przewozowych wpływ mają przede wszystkim: pora dnia odbywania podróży i rodzaj dnia.

##### 4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz szkoły są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.



Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet cztero-pięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

#### 4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, z tym, że przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy - głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach - między 8 a 9). Dzieje się tak przede wszystkim za sprawą różnych godzin zakończenia nauki w szkołach, zazwyczaj między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych, a także podróże obligatoryjne o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczęcie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny lekcyjnej).

Po szczycie popołudniowym, w okresie wieczornym, występuje wyraźnie zmniejszony popyt na usługi przewozowe.

#### 4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się 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 planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją 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 pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie”.

W rozdziale 8 niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu sierpeckiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

#### 4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu sierpeckiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Sierpcu, pozostałe znajdują się w siedzibach gmin. Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych.

Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na głównych trasach łączących Sierpc z siedzibami gmin.

Obecnie do roku 2020 prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego i utrzymanie przez przewoźników zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Przewozy realizowane na zasadach komercyjnych będą organizowane na liniach rentownych oraz będą zabezpieczać podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców obszarów, przez który będą przebiegać ww. przewozy.

Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie sierpeckim.



# 5

## Przewidywane finansowanie usług przewozowych

## 5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat sierpecki jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat sierpecki będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat sierpecki powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat sierpecki opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
  - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu sierpeckiego, o ile zostały ustanowione,
  - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
- udostępnianiu operatorowi przez powiat sierpecki środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu sierpeckiego,
- środki z budżetu państwa.

## 5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

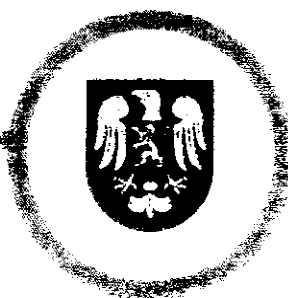
Powiat sierpecki nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. 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 natężenia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu sierpeckiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do miasta Sierpc.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze 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). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. 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.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż planowana sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej zarówno w wariantcie podstawowym jak i wariantcie uzupełniającym I będzie siecią rentowną dla operatorów.



# 6

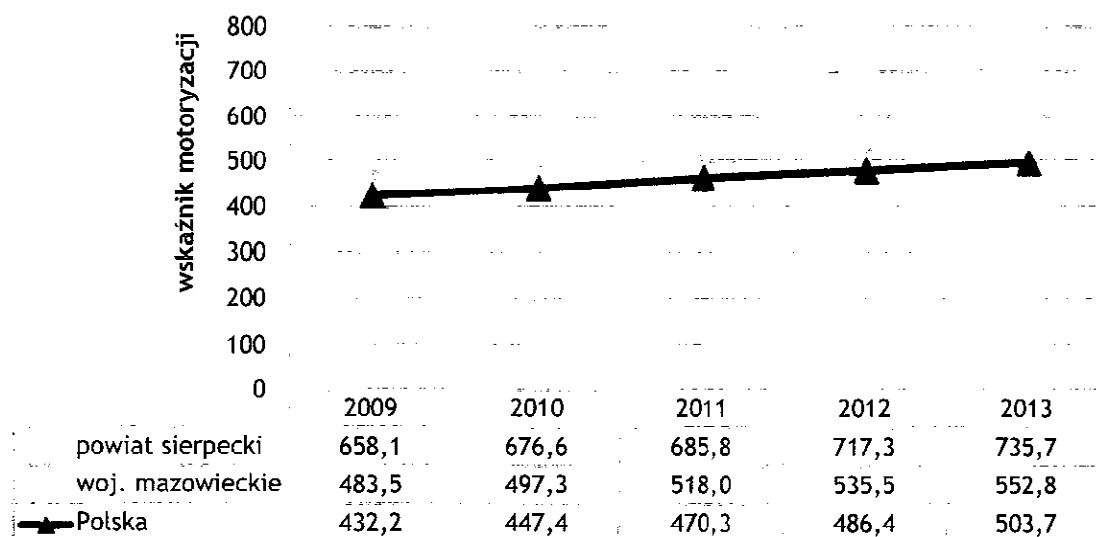
## Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napetnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

## 6.1 Wskaźnik motoryzacji

Wskaźnik motoryzacji to liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców danego obszaru. Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu sierpeckiego w latach 2009-2013 oraz - dla porównania - wskaźniki dla województwa mazowieckiego oraz Polski.

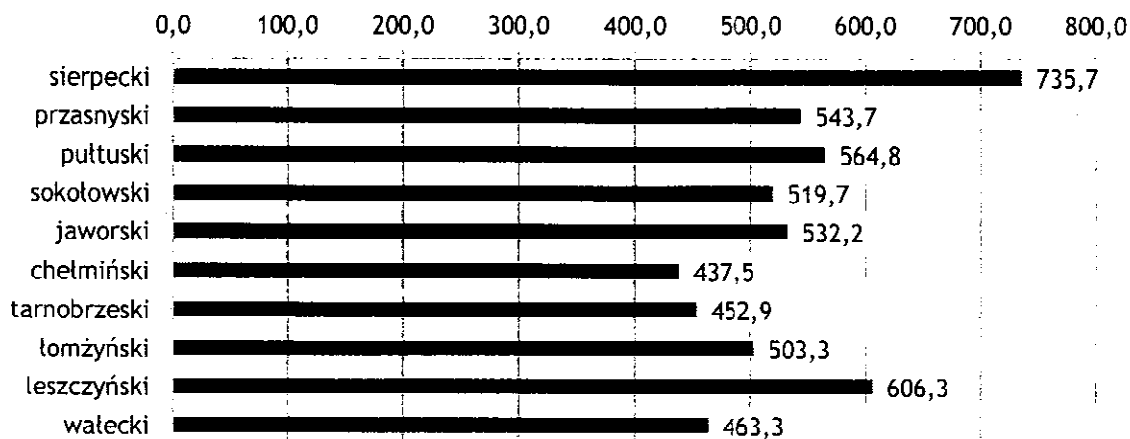


Wykres 12. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu sierpeckiego w latach 2009-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powyższe dane pokazują, że w powiecie sierpeckim wskaźnik motoryzacji jest znacznie wyższy niż w województwie mazowieckim oraz w Polsce, jednak zachowuje analogiczną tendencję wzrostową.

Wykres poniżej porównuje wskaźnik motoryzacji w podobnych pod względem liczby ludności powiatach w Polsce.



Wykres 13. Porównanie wskaźnika motoryzacji w powiecie sierpeckim z podobnymi pod względem liczby ludności powiatami w Polsce

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Pod względem liczby samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców powiat sierpecki wyróżnia się nie tylko na tle województwa czy kraju, ale także na tle podobnych powiatów. Warto zauważyć, że wskaźnik motoryzacji dla innych powiatów województwa mazowieckiego: przasnyskiego, pultuskiego czy sokołowskiego oscyluje wokół wskaźnika dla województwa (552,8), natomiast wskaźnik ten dla powiatu sierpeckiego jest większy o niemal 200 samochodów osobowych na 1 tys. mieszkańców i jest to najwyższa wartość wśród powiatów województwa mazowieckiego. Prognozy krajowe wskazują, że w kolejnych latach wskaźnik motoryzacji będzie wzrastał, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Wysoki poziom motoryzacji powoduje, że transport indywidualny stanowi dużą konkurencję dla publicznego transportu zbiorowego. Aby zmniejszyć stopień wykorzystywania samochodów osobowych w najbliższych latach, konieczne jest zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

## 6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego określa oczekiwany standard usług przewozowych dla przeciętnego użytkownika systemu transportu zbiorowego, mający swoje zastosowanie także dla planów powiatowych.

W dokumencie tym wymieniono następujące postulaty:

- adekwatność ceny biletu do długości trasy przejazdu;
- dostosowanie częstotliwości kursowania oraz okresu kursowania pojazdów transportu zbiorowego do występujących potrzeb przewozowych;
- prostota układu linii i łatwość zapamiętania rozkładu jazdy;
- dostępność biletów, nieskomplikowana taryfa, integracja taryfy przewozowej w różnych środkach transportu, ulgi przewozowe;
- dostępność informacji o funkcjonowaniu transportu zbiorowego, w tym także dynamiczna informacja pasażerska podawana w czasie rzeczywistym;
- dostępność przystankowa - odległość dojścia do dworców i przystanków, bezpieczeństwo dojścia;
- warunki oczekiwania na pojazd, bezpieczeństwo oczekiwania;



- warunki podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu;
- punktualność kursowania pojazdów;
- prędkość komunikacyjna i czas przejazdu ze źródła do celu podróży;
- warunki jazdy panujące w pojeździe (czystość, możliwość zajęcia miejsca siedzącego, hałas, estetyka wnętrza pojazdu, możliwość skorzystania z bezprzewodowej sieci Wi-Fi, możliwość przewożenia rowerów, kultura obsługi);
- bezpośredniość połączeń.

Uwzględnienie wyżej wymienionych czynników będzie mieć wpływ na zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, a co za tym idzie - na zwiększenie liczby osób podróżujących transportem zbiorowym. Brak działań ze strony samorządu może oznaczać odpływ pasażerów do transportu indywidualnego, dlatego też bardzo istotne są działania jakie zostaną podjęte w celu zwiększenia udziału transportu zbiorowego w realizowanych podróżach.



# 7

## Zasady organizacji rynku przewozów

## 7.1 Powiat sierpecki jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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.

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

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

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

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

## 7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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.

W przypadku, gdy powiat sierpecki rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli 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,
  - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub

bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operatora będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2. niniejszego planu.

### **7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat sierpecki**

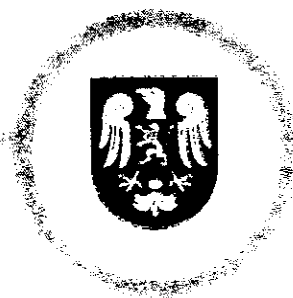
Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych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

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy 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.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu sierpeckiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat sierpecki jak i przez

poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.



**8**

**Pożądany standard usług  
przewozowych w przewozach  
o charakterze użyteczności  
publicznej**

## 8.1 Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 12. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojazdu do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wystużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

*Źródło: opracowanie własne*

Planując ciągłe podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

## 8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

### 8.2.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

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.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. 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 (NO<sub>x</sub>),
- 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 zaostrzanie 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.

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższych norm spalin, jednak do roku 2018 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 2. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.



### 8.2.2 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym.

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.

Powiat w miarę posiadanych możliwości finansowych będzie dążył, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie sierpeckim.

### 8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym

Tabela 13. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe używane
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony - ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe używane
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

### 8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

#### 8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach powiatowych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride.

W każdej miejscowości objętej powiatową siecią komunikacyjną na obszarze powiatu sierpeckiego planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

#### 8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat sierpecki, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg

powiatowych - powiat sierpecki ujednotyci standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

Celem zwiększenia przestrzeni dostępnej dla pasażerów, uspokojenia ruchu, przyspieszenia pojazdów komunikacji zbiorowej i ograniczenia kosztów planuje się rezygnację z budowania zatok autobusowych.

W poniższej tabeli zestawiony został docelowy standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela 14. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie sierpeckim

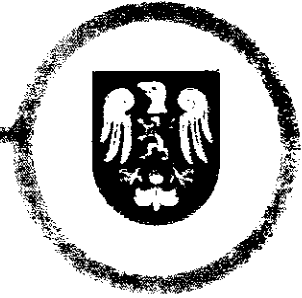
Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”	Znak drogowy umieszczony na słupku	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Znak drogowy stanowiący element wiaty przystankowej	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Nazwa przystanku i numer słupka	Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem): nazwa i numer przystanku informacja o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na zadanie”)	Tabliczka informująca o statusie przystanku umieszczona na słupku, pod znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	nie dotyczy - przystanki o statusie „na zadanie” i „dla wysiadających” nie będą wyposażone w wiaty	
	Piktogram informujący o zakazie palenia	Piktogram przyklejony na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Piktogram umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zarządcy przystanku	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	Rozkład jazdy wydrukowany na folii samoprzylepnej przyklejonej do prostej tabliczki zamontowanej na słupku lub rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony na tabliczce (w środku)	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty z wyjątkiem przystanków końcowych	Rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Schemat sieci połączeń	brak		schemat wydrukowany na papierze kredowym, umieszczony w gablocie lub przyklejony na ściance wiaty	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Skrócona taryfa przewozowa	brak		Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Miejsce oczekiwania	Informacja o zmianie rozkładu jazdy	Informacja umieszczona na tabliczce z rozkładem jazdy	Wszystkie przystanki dla wsiadających niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Ławka	-	Wszystkie przystanki w kierunku Sierpca	W obrębie przystanków z wiatami - jako (integralna) część wiaty	Wszystkie przystanki w kierunku Sierpca
	Wiata przystankowa		Ważniejsze przystanki w kierunku Sierpca		Wszystkie przystanki w kierunku Sierpca

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU SIERPECKIEGO

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Peron	Nawierzchnia peronu	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	1 wybrane przystanki z kier. Sierpca Każdy peron
	Wymiary peronu	Długość peronu 15 metrów Szerokość peronu przeznaczanego głównie dla wsiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2 metry	Każdy peron	Długość peronu 15 metrów Szerokość peronu przeznaczanego głównie dla wsiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2,2 metra	Każdy peron
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	Minimum 18 cm	Każdy peron	Minimum 18 cm	Każdy peron
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	Każdy peron	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami; linia naprowadzająca między wiatą/słupkiem a krawędzią peronową; linia naprowadzająca na drodze do przystanku	Każdy peron
Inne	Stojak rowerowy	Niezadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych transportową	Zadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową
	Słup ogłoszeniowy	Okragły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności	Okragły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności
	Śmietnik	Na przystankach z wiatą - obok niej, na przystankach bez wiaty - przy słupku	Ważniejsze przystanki w kierunku Sierpca	Na przystankach z wiatą - obok niej, na przystankach bez wiaty - przy słupku	Wszystkie przystanki w kierunku Sierpca i wybrane przystanki z kier. Sierpca
	Latarnia uliczna	rozwiązanie niestosowane			Wszystkie ważniejsze przystanki w kierunku Sierpca

Źródło: opracowanie własne

Stosowane wiaty przystankowe będą miały obudowane boki, gabloty natomiast - w miarę możliwości - będą podświetlane.



# 9

## Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów. Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

### 9.1 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja dla pasażerów dostępna będzie:

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

Aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, treści istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

Sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji zestawiono w poniższej tabeli.

Tabela 15. Organizacja systemu informacji pasażerskiej

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu).</li> <li>• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</li> <li>• Regulamin przewozów.</li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nazwa przystanku i numer słupka.</li> <li>• Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie).</li> <li>• Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku i informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy.</li> <li>• Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim.</li> <li>• Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ załaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki,</li> <li>○ zawierający numer linii komunikacyjnej i kierunek jazdy autobusów,</li> <li>○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy,</li> </ul> </li> </ul>

Miejsce publikacji	Zakres informacji
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ godziny odjazdów autobusów,</li> <li>○ nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii,</li> <li>○ okres obowiązywania rozkładu jazdy,</li> <li>○ legendę tłumaczącą użyte w rozkładzie oznaczenia.</li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>
<p><b>Węzeł przystankowy - Dworzec Autobusowy w Sierpcu</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych.</li> <li>• Schemat połączeń komunikacyjnych obsługujących powiat sierpecki.</li> <li>• Mapa miasta z zaznaczoną lokalizacją węzła przesiadkowego.</li> <li>• Schemat węzła przesiadkowego wraz z zaznaczeniem kierunków odjazdów autobusów w zależności od peronu - ułatwienie przesiadek.</li> <li>• Tablica LED (lub inna o takich samych funkcjonalnościach) ze zbiorczym rozkładem jazdy zawierająca informacje o skoordynowaniu połączeń</li> </ul>
<p><b>Internet i aplikacje mobilne</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).</li> <li>• Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim.</li> <li>• Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie.</li> <li>• Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</li> </ul>

*Źródło: opracowanie własne*

## 9.2 Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat sierpecki, organizator w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następnny.

Plan ten powinien składać z:

- 1) planu zadań przewozowych transportu publicznego w powiecie sierpeckim,
- 2) planu zadań przewozowych linii międzypowiatowych (w przypadku podpisania porozumienia powiatowego).

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalonymi, i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

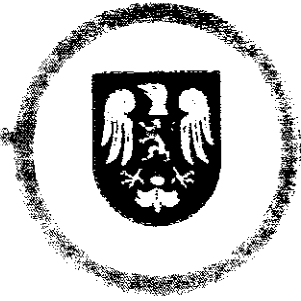
Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,



PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU SIERPECKIEGO

- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.



**10**

Kierunki rozwoju publicznego  
transportu zbiorowego na  
obszarze powiatu sierpeckiego

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 dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnił 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 sierpeckiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat sierpecki porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

## 10.1 Modernizacja i budowa nowych przystanków

Jednym z czynników mających wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego jest modernizacja już istniejących i budowa nowych przystanków.

Przystanek komunikacyjny jest punktem styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Przystanek powinien się jawić jako łatwo dostępny, czyli pomijając kwestię odległości, droga ta powinna być wolna od przeszkód, kałuż i błota niezależnie od warunków atmosferycznych a pokonanie jezdni powinno być wyznaczone i bezpieczne.

Dotarcie do przystanku może się odbyć również w inny sposób, np. rowerem. Dlatego też główne nowo budowane jak i modernizowane powinny być wyposażane w stojaki (parkingi) rowerowe Bike&Ride.

Wszystkie przystanki, z których będzie w przyszłości korzystał wybrany operator będą posiadać widoczną nazwę. Nazwa ta powinna być zawarta na rozkładzie jazdy (daje to pewność, że to prawidłowy rozkład) oraz w sposób widoczny dla pasażerów wysiadających - na słupku bądź na wiacie.

Modernizowane i nowo budowane przystanki powinny zostać wyposażone w miejsca siedzące oraz chroniącą przed warunkami atmosferycznymi wiatę. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany, dach i odpowiednią głębokość, aby chronić przed zacinającym deszczem i śniegiem oraz dawać cień w słoneczne dni. Zaleca się aby obie boczne ściany były przezroczyste, wolne od reklam i plakatów, aby oczekujący mógł zauważyć zbliżający się pojazd.

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. Na każdym przystanku obowiązkowo powinien znajdować się śmietnik.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.). 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.

Infrastrukturę należy dostosować do roli, jaką pełni przystanek. W przypadku dużej popularności, a szczególnie na węzłach przesiadkowych, wiaty i ławki powinny być odpowiednio większe.

Poniżej na zdjęciu został przedstawiony przykładowy przystanek.



Rysunek 1. Przykład zmodernizowanego / nowo wybudowanego przystanku  
Źródło: zbiory własne



**11**

**Weryfikacja i aktualizacja Planu  
zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu  
zbiorowego dla powiatu  
sierpeckiego**

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 sierpeckiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie 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 Sierpeckiego.



**12**

**Harmonogram wyboru operatora  
oraz monitorowania zapisów  
planu transportowego**

Poniżej został przedstawiony zakres działań planowanych do zrealizowania przez powiat sierpecki.

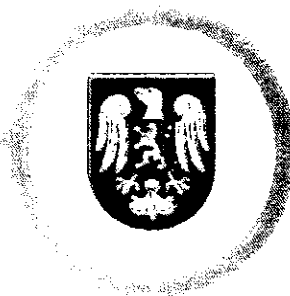
Tabela 16. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

Zakres	Rezultat	Termin realizacji*
Publikacja ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Przygotowanie i wywieszenie ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora w: - biuletynie publikacji zamówień publicznych UE - BIP - w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie organizatora - na stronie internetowej organizatora	do 31 grudnia 2015 r. (nie krócej niż rok przed wyborem operatora)
Przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	Uzyskania informacji niezbędnych do stworzenia optymalnych rozkładów jazdy publicznej komunikacji zbiorowej, stanie taboru, standardach możliwych do ustanowienia, itp.	do 1 czerwca 2016 r.
Opracowanie modelu zawierającego zagadnienia prawne, ekonomiczne i techniczne dla zapewnienia optymalnej siatki połączeń na obszarze całego Powiatu	Opracowanie założeń do opracowania rozkładu jazdy, rozliczeń z operatorami czy określenia standardu świadczonych usług.	do 1 czerwca 2016 r.
Opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji lub przetargu	Opracowanie pełnej dokumentacji w tym między innymi zaproszenia do złożenia ofert, wzory umów, negocjacje (dialog).	do 1 czerwca 2016 r.
Przeprowadzenie postępowania koncesyjnego lub przetargowego	Podpisanie umowy z przewoźnikiem - wybór operatora.	do 31 grudnia 2016 r.
Monitorowanie potrzeb mieszkańców powiatu, optymalizacja rozkładów jazdy, weryfikacja zapisów planu transportowego,	Komunikacja spełniająca oczekiwania mieszkańców powiatu oraz aktualizacja zapisów planu transportowego.	Okresowo (pozostawia się do decyzji bieżących organizatora)
Przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny	Optymalizacja rozkładu jazdy, wyliczenie przewidywanego kosztu funkcjonowania komunikacji zbiorowej.	Do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)

*Źródło: opracowanie własne*

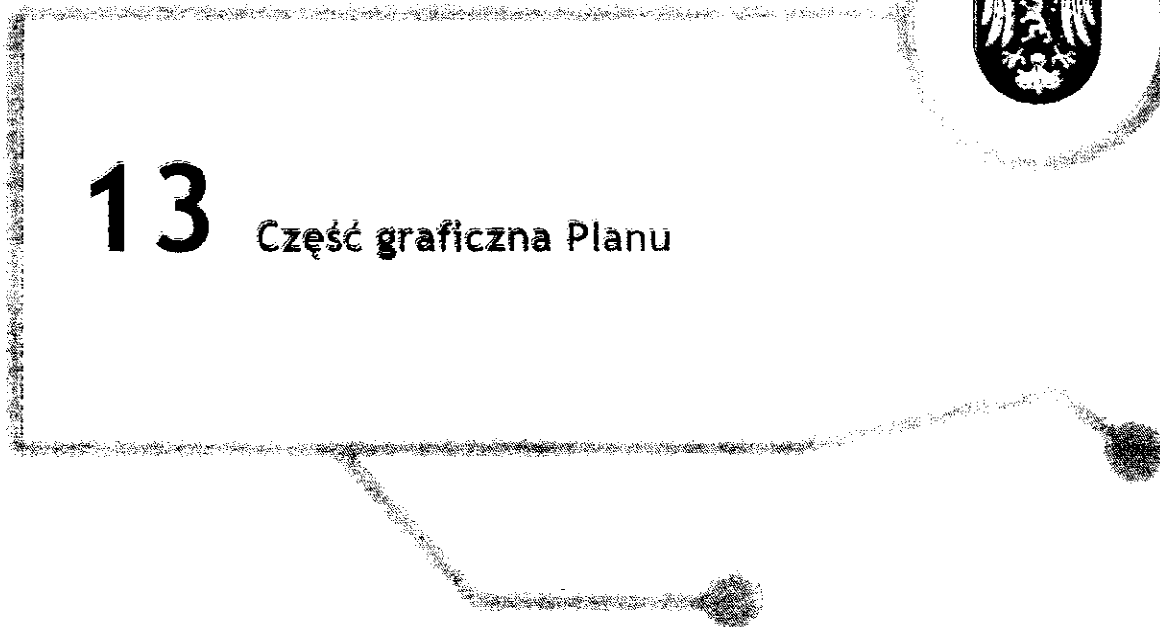
*\*termin realizacji poszczególnych zadań może ulec zmianie i będzie zależny od możliwości finansowych powiatu*





# 13

Część graficzna Planu



# Planowana sieć komunikacyjna

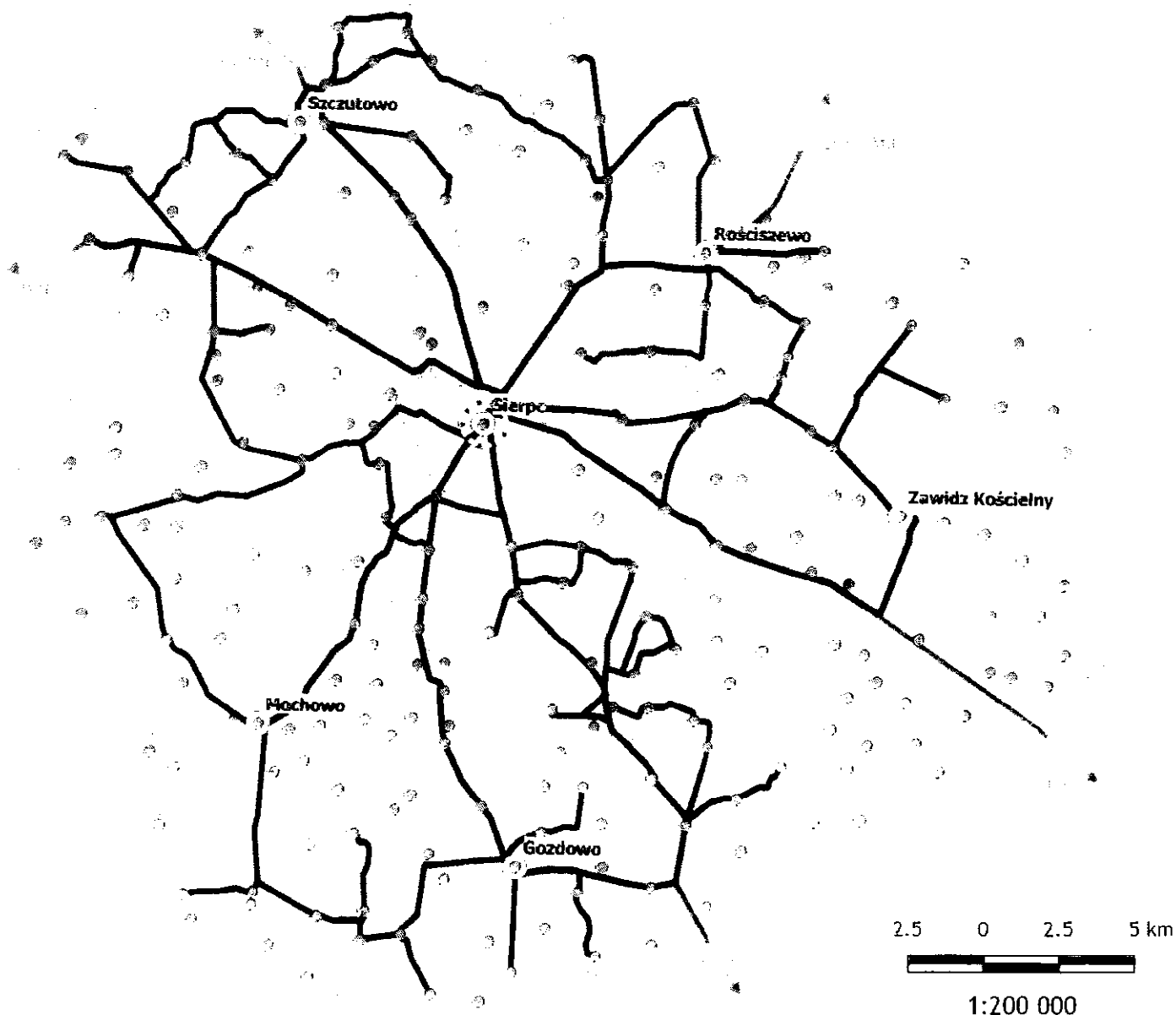
powiat sierpecki

Legenda:

Planowana sieć komunikacyjna:

- wariant podstawowy
- wariant uzupełniający I
- wariant uzupełniający II

- ⊙ Węzeł przesiadkowy
- ⊙ Siedziby gmin
- ⊙ Pozostałe miejscowości Gminy





# 14

## Spisy map, tabel i wykresów

## 14.1 Spis map

Mapa 1. Powiat sierpecki z podziałem na gminy .....	9
Mapa 2. Sieć linii regularnych w powiecie sierpeckim .....	21

## 14.2 Spis rysunków

Rysunek 1. Przykład zmodernizowanego / nowo wybudowanego przystanku .....	63
---	----

## 14.3 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie sierpeckim .....	13
Tabela 2. Prognoza liczby ludności powiatu sierpeckiego na lata 2020-2050 .....	16
Tabela 3. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Sierpeckiego.....	22
Tabela 4. Linie komunikacyjne w wariantach podstawowym sieci w powiecie sierpeckim .....	23
Tabela 5. Linie komunikacyjne w wariantach uzupełniającym I sieci w powiecie sierpeckim ....	24
Tabela 6. Wykaz urzędów i instytucji publicznych generujących ruch powiatowy w powiecie sierpeckim.....	30
Tabela 7. Wykaz szkół ponadgimnazjalnych w powiecie sierpeckim .....	31
Tabela 8. Strefy przemysłowe i duże zakłady pracy generujące ruch powiatowy w powiecie sierpeckim.....	31
Tabela 9. Wykaz obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych generujących ruch powiatowy w powiecie sierpeckim .....	32
Tabela 10. Szpital w powiecie sierpeckim .....	32
Tabela 11. Kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu sierpeckiego - gminy .....	34
Tabela 12. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji .....	50
Tabela 13. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym .....	52
Tabela 14. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych w powiecie sierpeckim .....	55
Tabela 15. Organizacja systemu informacji pasażerskiej.....	58
Tabela 16. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu .....	67

## 14.4 Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności w poszczególnych gminach powiatu sierpeckiego w latach 2005-2014 .....	13
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie sierpeckim w roku 2014.....	14
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie sierpeckim.....	15
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie sierpeckim i województwie mazowieckim w latach 2005-2014.....	15
Wykres 5. Liczba ludności w powiecie sierpeckim w latach 2005-2014 wraz z prognozą do roku 2050 .....	16
Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2050 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe	17
Wykres 7. Wiek taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiecie sierpeckim.....	26

Wykres 8. Struktura taboru funkcjonującego w powiecie sierpeckim pod względem norm emisji spalin .....	27
Wykres 9. Struktura taboru funkcjonującego w powiecie sierpeckim pod względem liczby miejsc w pojazdach.....	27
Wykres 10. Kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu sierpeckiego - województwa ..	33
Wykres 11. Kierunki wyjazdów do pracy mieszkańców powiatu sierpeckiego - powiaty .....	34
Wykres 12. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu sierpeckiego w latach 2009-2013 .....	42
Wykres 13. Porównanie wskaźnika motoryzacji w powiecie sierpeckim z podobnymi pod względem liczby ludności powiatami w Polsce .....	43