

# Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na obszarze Gminy Łochów

PROJEKT  
MATERIAŁ DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH



Łochów, wrzesień 2017 r.



## 1 SŁOWO WSTĘPU

SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) jest kompleksowym dokumentem rangi strategicznej, opracowanym i wdrażanym przez władze miasta i podmioty zaangażowane w realizację polityki transportowej. Jest on narzędziem ułatwiającym planowanie, uwzględniające szerszy kontekst funkcjonowania miasta w perspektywie długookresowej.

Jednym ze współczesnych wyzwań przed jakimi stają władze miast jest skuteczne zarządzania mobilnością miejską. Zarządzanie to, obok inwestycji w niezbędną infrastrukturę, powinno być skierowane przede wszystkim na kształtowanie zapotrzebowania na transport zbiorowy osób i towarów za pomocą tzw. środków miękkich, czyli rozwiązań opartych na kompleksowej organizacji i koordynacji sieci połączeń oraz motywacji i promocji mieszkańców do korzystania ze zbiorowych środków transportu. Jego głównym celem jest zmiana nawyków transportowych mieszkańców w kierunku wykorzystania zrównoważonych, ogólnodostępnych środków transportu, w wyniku czego nastąpi ograniczenie indywidualnego transportu samochodowego.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa na lata 2014-2020, działania wynikające z Celu Tematycznego IV Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach powinny być potraktowane w sposób priorytetowy. Dotyczy to zwłaszcza wsparcia w ramach Priorytetu Inwestycyjnego 4e Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 w ramach Osi Priorytetowej IV Przejście na gospodarkę niskoemisyjną.

Miasto Łochów jest jednym z dwóch najbardziej znaczących miast w powiecie węgrowskim, w związku z czym pełni rolę lokalnego centrum transportowo - usługowego również dla sąsiadujących gmin. Ponadto miasto odgrywa funkcje lokalnego ośrodka administracji, edukacji i gospodarki, dlatego dla dalszego rozwoju niezbędne są prawidłowe i zrównoważone inwestycje w infrastrukturę związaną z mobilnością mieszkańców.

Narzędziem zarządzania mobilnością w miastach jest tzw. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP ang. Sustainable Urban Mobility Plan), który jest kompleksowym dokumentem strategicznym, opracowywanym i wdrażanym przez władze miasta i podmioty zaangażowane w realizację polityki transportowej. Celem planu jest zapewnienie wysokiej jakości transportu w zakresie dojazdu do



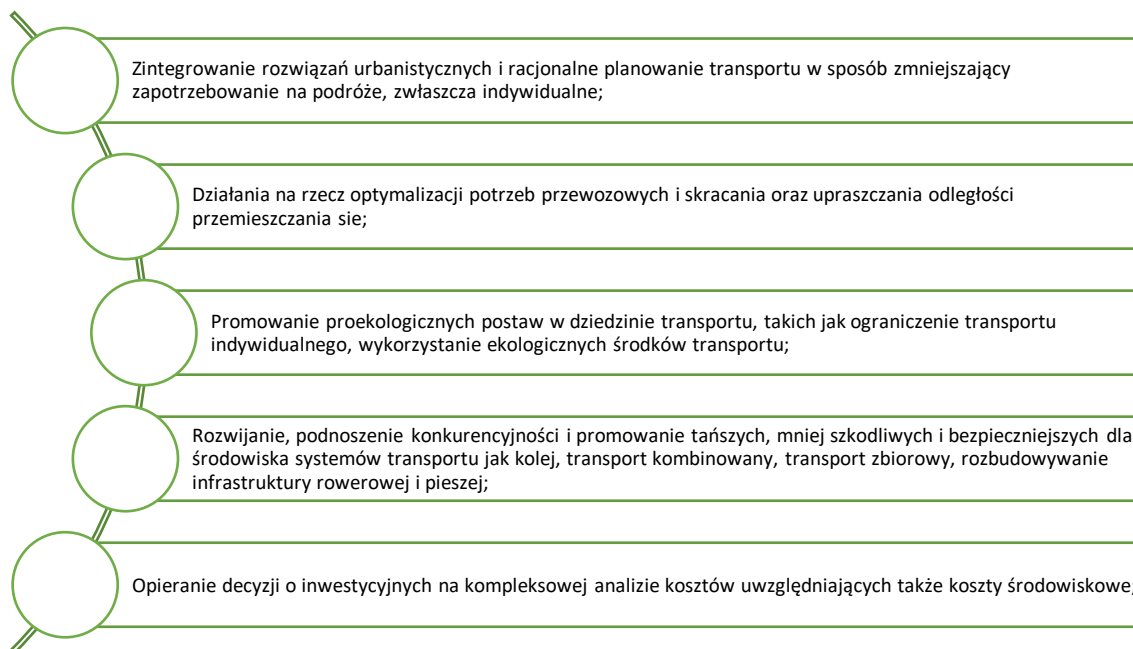
obszaru miasta, przejazdu przez ten obszar, jak również przemieszczania się w jego obrębie. Rzeczowy dokument zawiera długoterminową strategię rozwoju miasta na tle gminy Łochów w zakresie przyszłego rozwoju infrastruktury i usług w obszarze transportu i mobilności.

Budowanie zrównoważonej mobilności powinno opierać się na ocenie aktualnego i przyszłego funkcjonowania systemu transportowego na wybranym obszarze, co w dłuższej perspektywie pozwoli na wyważony rozwój wszystkich dostępnych na terenie gminy Łochów środków lokomocji i będzie ukierunkowane na przechodzenie na bardziej zrównoważone, przyjazne środowisku systemy.

Ponadto mobilność jest niezwykle ważna dla rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia mieszkańców gminy, którzy mogą swobodnie i dognie przemieszczać się. Sprawnie zorganizowany transport umożliwi również wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. Niemniej w świetle stojących przed nami wyzwań demograficznych, klimatycznych i środowiskowych jego rozwój musi być zrównoważony.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na obszarze gminy Łochów ma służyć skutecznemu planowaniu i wdrażaniu działań związanych z mobilnością, mających na celu poprawę jakości życia mieszkańców przy poszanowaniu zasady zrównoważonego rozwoju.

Plan mobilności powinien spełniać następujące zasady:



Przemiany mobilności codziennej mieszkańców Polski w ostatnich latach stały się jednym z kluczowych problemów europejskiej polityki społecznej, przestrzennej i transportowej. Wdrażanie planów



zrównoważonej mobilności miejskiej społeczeństwa oraz kreowanie popytu w zakresie przewozów zbiorowych i rozwój infrastruktury stało się szczególnie aktualne w kontekście polityki równoważenia transportu. Jednym z największych dylematów z tym związanych jest motoryzacja oraz jej skutki ekonomiczne, społeczne i ekologiczne.




Przy wykonywaniu Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla obszaru gminy Łochów przeprowadzono badania ankietowe oraz natężenia ruchu drogowego, na podstawie których dokonano zaprezentowanych w planie analiz.

### 1.1 POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI

Rzeczowy plan opracowano w oparciu o opracowanie Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Dokument zachowuje spójność z dokumentami strategicznymi wyższego szczebla (wspólnotowymi, krajowymi, regionalnymi) oraz dokumentami będącymi na etapie projektowania.

#### **Strategia Rozwoju Kraju 2020**

Strategia Rozwoju Kraju to dokument strategiczny, określający cele i priorytety rozwoju społeczno gospodarczego kraju w perspektywie do roku 2020. Wizja rozwoju Polski w założonej perspektywie czasowej będzie dążyć do aktywnego społeczeństwa, konkurencyjnej gospodarki i sprawnego państwa. Jednym z aspektów Strategii Rozwoju Kraju 2020 są zagadnienia związane z transportem i komunikacją. Działania te skupiają się przede wszystkim w ramach celu II.7. Zwiększenie efektywności transportu. Do działań priorytetowych w okresie do 2020 roku zaliczone zostały:

-  Zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym;
-  Modernizacja i rozbudowa połączeń transportowych;
-  Udrożnienie obszarów miejskich.

Wśród kluczowych obszarów inwestycji przewidzianych do realizacji w ramach SRK 2020, aż cztery z nich dotyczą zadań z zakresu transportu i komunikacji, co potwierdza nadrzędne znaczenie tego obszaru dla rozwoju kraju.

**Biała Księga Transportu – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu.**



Biała Księga Transportu przedstawia wizję planowanego do utworzenia systemu transportowego UE oraz określa strategię jego realizacji. Nadzrędnym celem podejmowanych działań ma być stworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu. Ma to być obszar, w którym sektor transportu będzie charakteryzował się wysokim poziomem konkurencyjności i jednocześnie będzie bardzo oszczędnie wykorzystywał nieodnawialne surowce naturalne.

W rozdziale 2 „Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu” zwraca się uwagę na następujące aspekty:

2.2. Efektywna sieć multimodalnego podróżowania i transportu między miastami, która powinna być realizowana m.in. poprzez lepszą integrację sieci umożliwiając większy wybór rodzaju transportu. Lotniska, porty, stacje metra, stacje kolejowe i autobusowe powinny być w coraz większym stopniu połączone – aby stać się platformami połączeń multimodalnych dla pasażerów.

2.4 Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy zidentyfikowano największe problemy w obszarach miejskich, które powinno być realizowane przez przejście na bardziej ekologiczny transport w miastach oraz tworzenie lepszych warunków do chodzenia na piechotę i jazdy na rowerze, co powinno stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury.

Rzeczowy dokument zawiera również cele na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu tj.

- ✚ Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 roku, eliminacja ich z miast do 2050 roku, osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO<sub>2</sub> logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 roku.
- ✚ Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.
- ✚ Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym.

Dokument zakłada, że w kontekście miejskim dla ograniczenia zatorów i emisji gazów cieplarnianych niezbędna jest strategia łączona, obejmująca planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego oraz infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu.

**Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**



Głównym celem dokumentu jest wzrost dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez stworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze regionalnym, krajowym, europejskim i globalnym. Realizacja założeń pozwoli na stworzenie dogodnych warunków umożliwiających stabilny rozwój gospodarczy Polski. Według zapisów dokumentu

W Strategii przedstawiono następującą wizję polskiego transportu:

Przyszły polski transport będzie systemem spełniającym wymogi zrównoważonego rozwoju, a więc gwarantującym racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (tak, by nie ograniczać zdolności przyrody do regeneracji), zwiększanie sprawności technologicznej wytwarzania dóbr i usług, poprawę efektywności ekonomicznej produkcji i dystrybucji (eliminacja marnotrawstwa, obniżka kosztów), realizację zasady sprawiedliwości społecznej poprzez dążenie do wyrównania poziomu dostępności komunikacyjnej do dóbr i usług dla wszystkich regionów, tworzenie ładu przestrzennego (ukształtowanie przestrzeni, która tworzy harmonijną całość).

Osiągnięcie opisanego stanu będzie możliwe poprzez realizację pięciu celów operacyjnych:

- ✓ stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej,
- ✓ zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- ✓ poprawa bezpieczeństwa i niezawodności,
- ✓ ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- ✓ racjonalne finansowanie inwestycji infrastrukturalnych.

Głównym celem dokumentu jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Urzeczywistnienie tego celu pozwoli na stworzenie dogodnych warunków sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Wdrożenie SRT pozwoli na:

- ✚ zwiększenie dostępności transportowej Polski, rozumiane jako łatwiejsze przemieszczanie się różnymi środkami transportu;
- ✚ poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu;



- + podniesienie efektywności sektora transportowego;
- + stworzenie nowoczesnej, spójnej i przyjaznej użytkownikom sieci infrastruktury transportowej;
- + poprawę sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym,
- + ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Dokument ten uwzględnia również zapisy następujących istniejących opracowań szczebla lokalnego:

- I. Lokalny Program Rewitalizacji Gminy Łochów na lata 2016–2022
- II. Strategia Rozwoju Gminy Łochów na lata 2016-2022 z perspektywą do 2027
- III. Studium kierunków i zagospodarowania przestrzennego Gminy Łochów
- IV. Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Łochów

Cele strategiczne i operacyjne

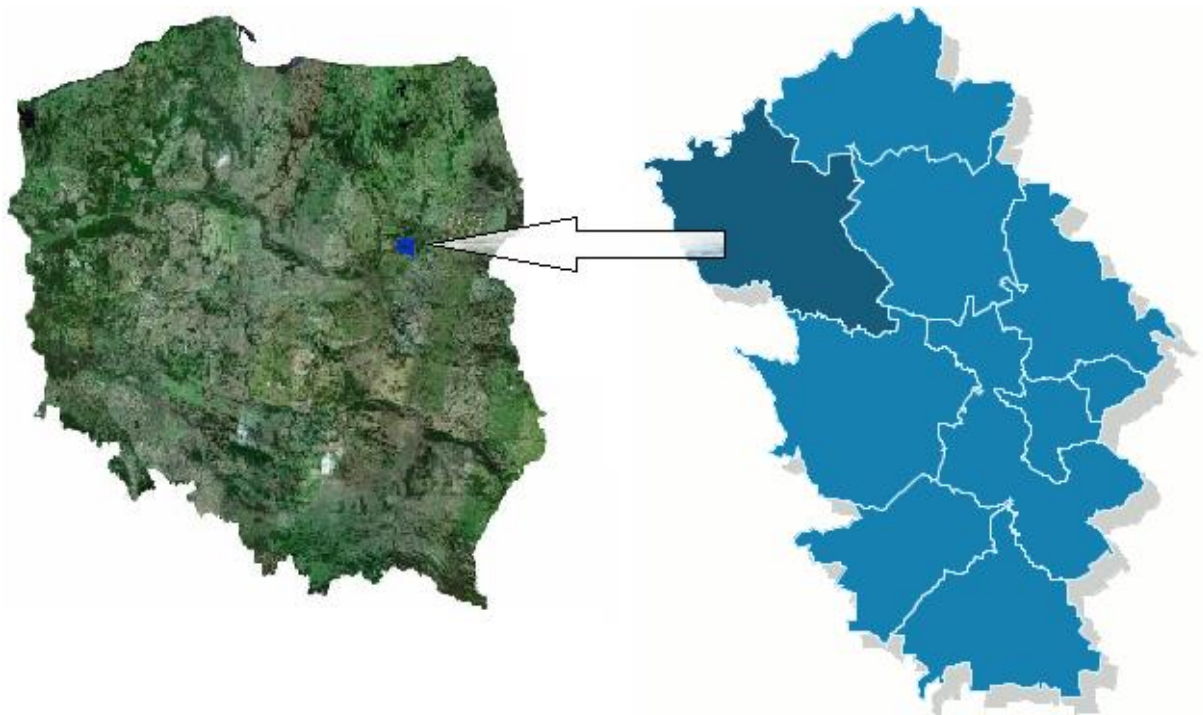
Bezpieczna i atrakcyjna przestrzeń gminy Łochów

Bezpieczny i efektywny system transportu

## **2 ZAKRES PRZESTRZENNY I MERYTORYCZNY OPRACOWANIA**

### **2.1 ZAKRES PRZESTRZENNY**

Niniejszy dokument zakresem opracowania obejmuje gminę Łochów, położoną w województwie mazowieckim, w powiecie węgrowskim. Powierzchnia Gminy wynosi 195,98 km<sup>2</sup>.



*Rysunek 1 Położenie gminy Łochów na tle powiatu węgrowskiego.*

*Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://www.geoportal.gov.pl/>*

## 2.2 PARTYCYPACJA SPOŁECZNA

Ze względu na charakter opracowywanego dokumentu, konsultacje społeczne stanowią jego istotny element. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Na potrzebę opracowania dokumentu przeprowadzono ankietyzację, mającą na celu zbadać opinie i poznać propozycje społeczeństwa na rozwiązanie kwestii problemowych transportu w gminach oraz spotkania warsztatowe i wywiady z mieszkańcami.

### 2.2.1 Ankieta i wywiady z mieszkańcami

Celem identyfikacji zachowań transportowych mieszkańców Gminy Łochów na potrzeby niniejszego opracowania przeprowadzono wywiady z mieszkańcami w terenie oraz badania ankietowe.

Badania przeprowadzono łącznie na 276 osobach w zakresie realizacji podróży, oceny i oczekiwań dotyczących sposobu przemieszczania się – szczególnie transportem zbiorowym. W badaniach położono szczególny nacisk na poznanie liczby celów podróży wraz z ich szczegółową charakterystyką, co do takich parametrów jak: motywacja podróży, czas podróży, miejsca rozpoczęcia i zakończenia



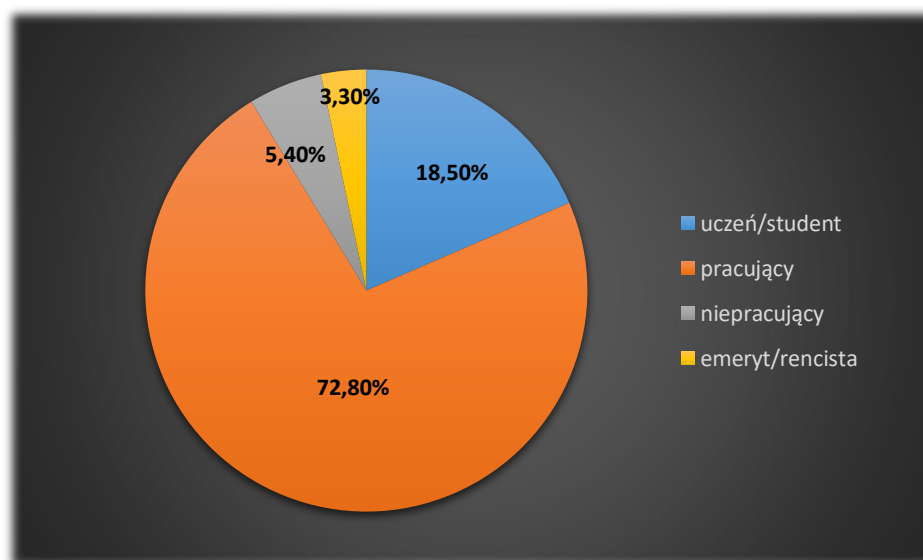


podróży, wybierane środki transportu. Istotnym elementem badania było określenie struktury demograficznej osób podróżujących. W badaniach podjęto również próbę poznania przyczyn wyboru poszczególnych środków transportu do realizacji podróży z uwzględnieniem problemu wysokiego udziału transportu indywidualnego w kontekście niewystarczającej atrakcyjności transportu zbiorowego.

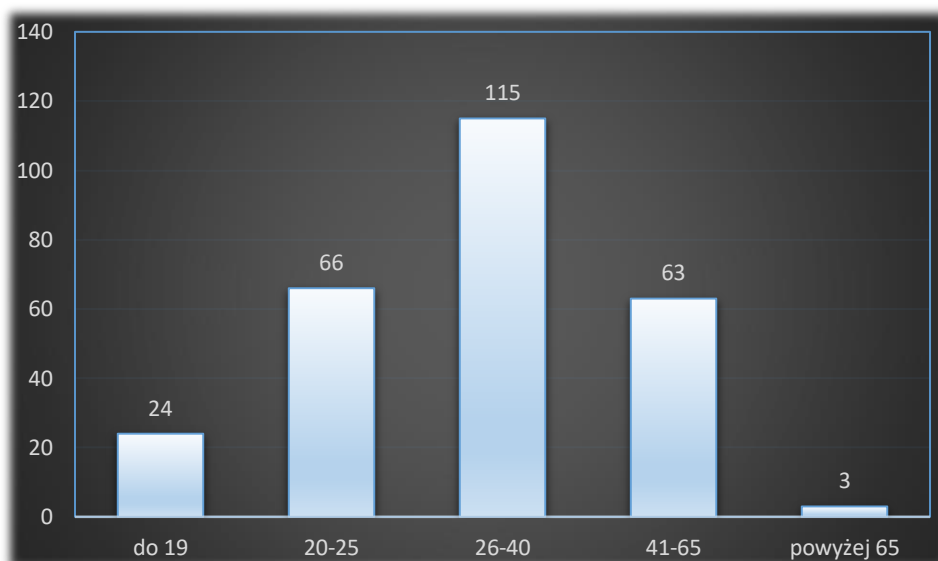
Badanie ankietowe zrealizowane w ramach projektu było ukierunkowane na:

- ✚ zebranie szczegółowych informacji na temat podróży mieszkańców Gminy Łochów;
- ✚ poznanie preferencji użytkowników systemu transportowego w zakresie korzystania z transportu zbiorowego oraz potrzeb w zakresie niezbędnej infrastruktury transportowej;
- ✚ opis użytkowników badanego obszaru pod względem cech społeczno-demograficznych, opisu typu podróży obligatoryjnych i lokalizacji ich celów, wyposażenia w samochody oraz rowery;
- ✚ rozpoznanie świadomości mieszkańców w zakresie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Wśród partycypujących w przeprowadzonych konsultacjach na terenie Gminy Łochów zdecydowana większość to osoby aktywne zawodowo – pracujące (201 osób), znaczącą grupę podróżnych stanowią także uczniowie i studenci (51 osób). W większości respondenci ankiety to osoby należące do grupy wiekowej 26-40 lat (115 osób), 20-25 lat (65 osób) oraz 41-65 lat (65 osób). Znaczącą grupę stanowi również młodzież do 19 r. życia (24 osoby). Osoby niepracujące i emeryci oraz renciści stanowią łącznie 8,8% (9 osób).



Wykres 1 Udział grup zawodowych wśród ankietowanych mieszkańców gminy Łochów



Wykres 2 Struktura wiekowa ankietowanych mieszkańców gminy Łochów

### 2.2.2 Spotkanie warsztatowe

**DO UZUPEŁNIENIA PO WARSZTATACH W DNIU 15.09.2017**

## 3 GMINA ŁOCHÓW DZIŚ

Rzeczowy rozdział prezentuje diagnozę demograficzną, obecnego stanu środowiska, przestrzeni miejskiej i infrastruktury transportowej, zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz głównych barier rozwojowych.

Diagnoza została opracowana na podstawie dokumentów strategicznych gminy Łochów m.in. dotyczących funkcjonowania, zagospodarowania przestrzennego i funkcjonowania gminy, a także różnych baz danych. Dodatkowym źródłem informacji były obserwacje w terenie oraz analiza społecznego postrzegania zagadnień komunikacyjnych, odzwierciedlonego w uwagach i spostrzeżeniach osób uczestniczących w ankiecie oraz otwartym spotkaniu warsztatowym.

Gmina Łochów jest gminą miejsko – wiejską, położoną w północnej części Powiatu Węgrowskiego, w Województwie Mazowieckim. Miasto Łochów pełni rolę lokalnego centrum administracyjno – usługowego dla pozostałych terenów Gminy Łochów oraz gmin ościennych.

Powierzchnia gminy Łochów wynosi około 19500 ha, a w tym miasta 1335 ha. Gmina graniczy z gminami Sadowne, Stoczek i Korytnica z powiatu Węgrów, z gminą Jadów z powiatu Wołomin oraz z gminami Wyszaków i Brańszczyk z powiatu Wyszaków.



Na koniec 2016 roku gminę Łochów zamieszkiwało 17 893 osób. Niemal 58% z nich za obszar zamieszkania wybrało miasto, pozostała ludność zamieszkiwała tereny wiejskie. Poniżej przedstawiono dane liczby ludności gminy Łochów, z wyszczególnieniem obszaru miasta i wsi, dla lat 2010-2016.

Jednostka terytorialna	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Gmina Łochów</b>	17 960	17 962	17 956	17 926	17 893
<b>Łochów - miasto</b>	6 748	6 786	6 809	6 841	6 827
<b>Łochów - obszar wiejski</b>	11 212	11 176	11 147	11 085	11 066

Tabela 1 Ludność wg miejsca zamieszkania w Gminie Łochów

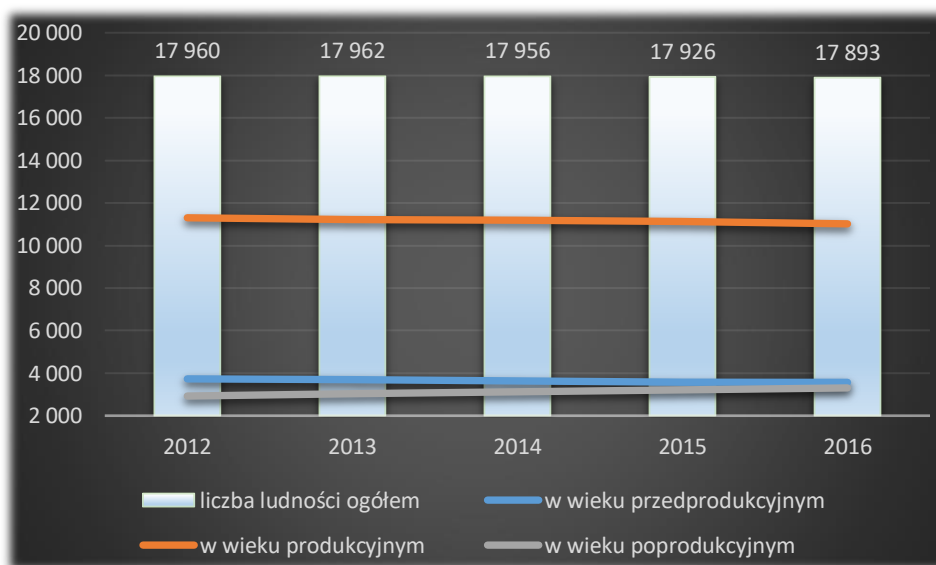


Tabela 2 Struktura funkcjonalna ludności w gminie Łochów w latach 2012-2016

Największy udział w społeczeństwie stanowią osoby w wieku produkcyjnym (ok. 62% społeczeństwa). Kolejne dwie grupy są względnie porównywalne, chociaż należy zauważyć pomiędzy nimi różnice – tendencję rosnącą w grupie osób w wieku poprodukcyjnym, malejącą w grupie osób w wieku przedprodukcyjnym. Jak wskazuje powyższy wykres globalne trendy starzejącego się społeczeństwa dotyczą również Gminy Łochów.

### 3.1 UKŁAD DROGOWY I KOLEJOWY

Układ komunikacyjny gminy Łochów tworzą: dwie drogi krajowe (droga nr 50 oraz droga nr 62), sieć dróg powiatowych i sieć dróg gminnych oraz linia kolejowa E75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą, należącej do krajowego systemu kolejowego. Długość dróg gminnych na terenie Gminy Łochów wynosi 128 km. Drogi gminne w obrębie miasta mają łączną długość 28,8 km, w tym drogi o nawierzchni bitumicznej mają długość 13,4 km.



### 3.1.1 Drogi krajowe

Gminę Łochów przecinają dwie drogi krajowe tworząc centralnie umiejscowiony węzeł połączeń.

- ✚ Droga nr 50 Ciechanów - Płońsk - Wyszogród - Ruszki - Sochaczew - Mszczonów - Grójec – Góra Kalwaria - Kołbiel - Mińsk Mazowiecki - Łochów - Ostrów Mazowiecka
- ✚ Droga nr 62 Strzelno - Kobylniki - Radziejów - Brześć Kujawski - Włocławek - Nowy Duninów - Płock - Wyszogród - Nowy Dwór Mazowiecki - Pomiechówek - Serock - Wierzbica - Wyszaków - Łochów - Węgrów - Drohiczyn - Anusin /Droga 19/

### 3.1.2 Drogi powiatowe

Przez Gminę Łochów przebiega siedem dróg klasy powiatowej o łącznej długości 47,217 km.

Lp.	Nr drogi	Nazwa	Długość [km]
1	4201W	Pogorzelec – Barchów – do drogi 50 i ul. Myśliwska w Łochowie	7.883
2	4202W	Jasiorówka – Brzuza – Sadowne oraz ul. Nowowiejska i ul. Polna w Łochowie	8.645
3	4209W	Od drogi nr 36103 (Jasiorówka – Sadowne ) – Ogrodniki – Grabowiec – do drogi nr 36111 (Kamionna – Stoczek)	7.909
4	4210W	Kamionna – Baczki – Stoczek	4.812
5	4211W	Majdan – Wieliczna	2.843
6	4213W	Baczki – Kamionna – Zgrzebichy – Drgicz	6.665
7	4214W	Łochów – Twarogi – Gruszczyno	8.460

### 3.1.3 Drogi gminne

Drogi gminne tworzą układ uzupełniający wyżej wymienione sieci. Najgęściej rozbudowane są w centralnej części miasta Łochów oraz wsiach sołeckich. Zapewniając też podstawowe połączenia pomiędzy miejscowościami gminnymi. Łączna powierzchnia dróg gminnych wyniosła 126,789 km<sup>1</sup>.

Lp.	Nowy Numer drogi	Lokalizacja drogi nazwa drogi / miasto	Przebieg drogi w miastach /nazwa ulicy/	Długość [km]
1	420401W	Łopianka-Ostrówek-Ogrodniki		7,154
2	420402W	Majdan-Ostrówek-Baczki		2,577
3	420403W	Łochów-Baczki		1,313
		<b>miasto Łochów</b>	Baczkowska	2,143
4	420404W	Twarogi-Matały		2,085
5	420405W	Gruszczyno-Zambrzyniec		1,507

<sup>1</sup> Stan na 30.06.2017 r.



6	420406W	Dąbrowa-Kamionna		4,023
7	420407W	Łochów-Jasiorówka-Jerzyska		3,905
8	420408W	Majdan-Łojew-Jerzyska		7,496
9	420409W	Gwizdały-Kaczeniec-Brzuza		7,46
10	420410W	Nadkole-Szumin-Brzuza		9,621
11	420411W	Łosiewice-Jerzyska		5,476
12	420412W	Kaczeniec-Szumin		4,062
13	420413W	Nadkole-Łazy		1,088
14	420414W	Budziska-Barchów		2,713
15	420415W	Budziska-Kaliska		2,724
16	420416W	Kamionna-Karczewizna		1,849
17	420417W	Jasiorówka-Burakowskie		1,707
18	420418W	Łojew-Samotrzask-Burakowskie		3,619
19	420419W	Kamionna-Laski		3,602
20	420420W	Pogorzelec-Koszelanka-Łazy		5,534
21	420421W	Łazy-Kaczeniec		1,973
22	420422W	Łazy-Szumin		2,009
23	420423W	Kamionna-Matały		4,218
24	420424W	Kalinowiec-Paplin		1,184
25	420425W	Kaliska-Pogorzelec		1,422
26	420426W	Gwizdały-Nadkole		7,977
	420427W	<b>miasto Łochów</b>	Armii Krajowej	0,34
	420429W	<b>miasto Łochów</b>	F.Chopina	0,68
	420430W	<b>miasto Łochów</b>	Cicha	0,224
	420431W	<b>miasto Łochów</b>	Czereśniowa	0,355
	420432W	<b>miasto Łochów</b>	Dębowa	0,375
	420433W	<b>miasto Łochów</b>	Długa	0,829
	420434W	<b>miasto Łochów</b>	Fabryczna	0,625
	420435W	<b>miasto Łochów</b>	Folwarczna	0,914
	420436W	<b>miasto Łochów</b>	J.Kazimierza	0,303
	420437W	<b>miasto Łochów</b>	Jodłowa	0,335
	420438W	<b>miasto Łochów</b>	Klonowa	0,146
	420439W	<b>miasto Łochów</b>	Kolejowa	0,55
	420440W	<b>miasto Łochów</b>	M.Konopnickiej	0,342
	420441W	<b>miasto Łochów</b>	Kościuszki	0,331
	420442W	<b>miasto Łochów</b>	J.Krasickiego	0,249
	420443W	<b>miasto Łochów</b>	Krótką	0,119
	420444W	<b>miasto Łochów</b>	Laskowska	1,422
	420445W	<b>miasto Łochów</b>	Leśna	0,849

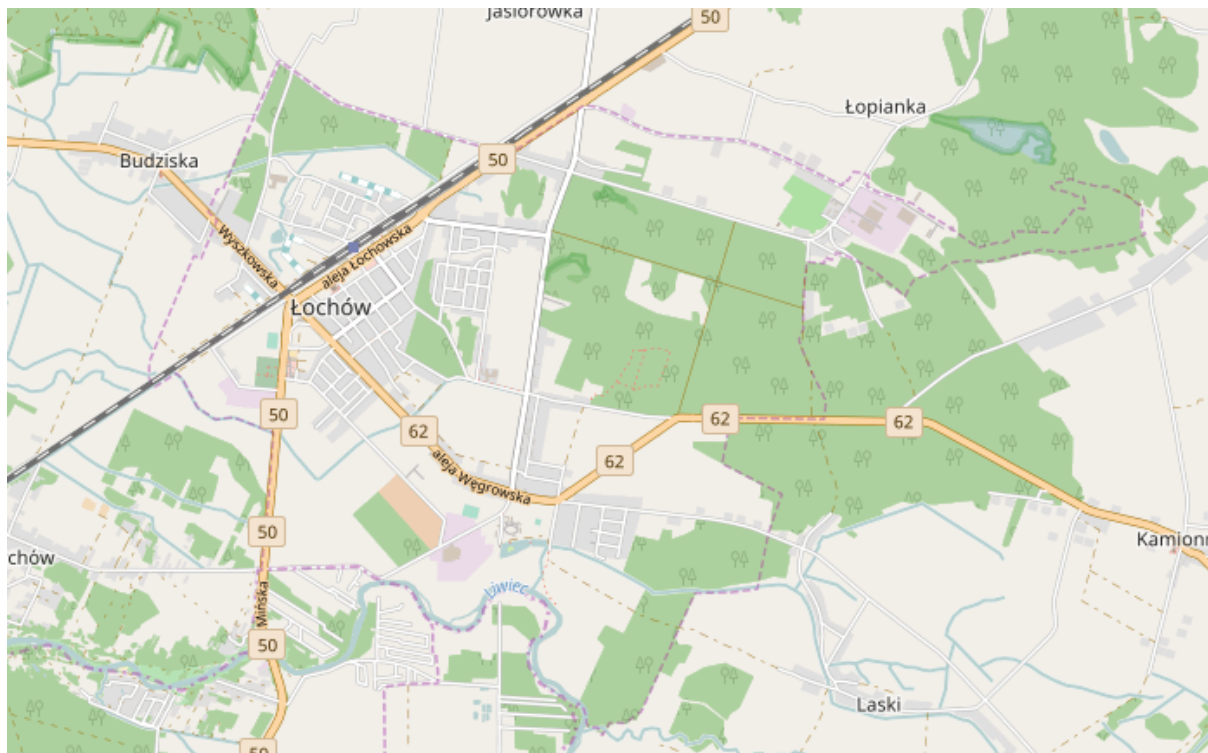


420446W	miasto Łochów	22 Lipca	0,164
420447W	miasto Łochów	Mała	0,147
420448W	miasto Łochów	J.Matejki	0,255
420449W	miasto Łochów	A.Mickiewicza	0,567
420450W	miasto Łochów	Miła	0,402
420451W	miasto Łochów	Modrzewiowa	0,36
420452W	miasto Łochów	Niepodległości	0,284
420453W	miasto Łochów	Ogrodowa	0,328
420454W	miasto Łochów	Okrężna	0,173
420455W	miasto Łochów	Olszowa	0,32
420456W	miasto Łochów	Parkowa	0,228
420457W	miasto Łochów	Podlaska	0,123
420458W	miasto Łochów	Al.Pokoju	1,096
420459W	miasto Łochów	Pońnych Kwiatów	0,285
420460W	miasto Łochów	B.Prusa	0,203
420461W	miasto Łochów	Przemysłowa	1,922
420462W	miasto Łochów	Rynkowa	0,107
420463W	miasto Łochów	Rzeczna	0,303
420464W	miasto Łochów	M.Sadzewicz	0,566
420465W	miasto Łochów	H.Sienkiewicza	0,774
420466W	miasto Łochów	Sadowa	0,285
420467W	miasto Łochów	Gen.W.Sikorskiego	0,664
420468W	miasto Łochów	J.Słowackiego	0,156
420469W	miasto Łochów	Sosnowa	0,548
420470W	miasto Łochów	Spacerowa	0,176
420471W	miasto Łochów	Starowiejska	0,537
420472W	miasto Łochów	Stawowa	0,408
420473W	miasto Łochów	Świerkowa	0,995
420474W	miasto Łochów	Targowa	0,592
420475W	miasto Łochów	Topolowa	0,31
420476W	miasto Łochów	Waryńskiego	0,206
420477W	miasto Łochów	Wiklinowa	0,137
420478W	miasto Łochów	Wiśniowa	0,32
420479W	miasto Łochów	Zakole	0,148
420480W	miasto Łochów	Żytńia	1,656
420481W	miasto Łochów	10-lecia Łochowa	1,021
420482W	miasto Łochów	30-lecia PRL	0,302
420483W	miasto Łochów	35-lecia PRL	0,292



### 3.1.4 Układ kolejowy

Teren gminy Łochów obsługuje jedna linia kolejowa - E75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą.



## 3.2 GENERATORY RUCHU

Wielkość potoków pasażerskich w sieci transportowej jest ściśle związana generatorami ruchu. Ich rozmieszczenie oraz potencjał są w większości przypadków unikatowe dla miast, gmin, powiatów etc. Do podstawowych generatorów ruchu w Gminie Łochów zaliczyć należy:

- ✚ miejsca pracy, przede wszystkim Repro-Plast Sp. z o.o.; Styropmin Sp. z o.o. PPUH
- ✚ placówki edukacyjne na dostępnych poziomach kształcenia: szkoły ponadgimnazjalne: Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych w Łochowie, Szkoła Policealna dla Dorosłych Towarzystwa Wiedzy Powszechnej w Łochowie, szkoły podstawowe i gimnazja;
- ✚ Obiekty usługowe oraz użyteczności publicznej - Urząd Miejski w Łochowie, Miejski i Gminny Ośrodek Kultury w Łochowie, Miejsko - Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, centrum handlowe pomiędzy Al. Łochowska a Al. Węgrowską,
- ✚ Tereny rekreacyjne – Nadbużański Park Krajobrazowy, Dolina Liwca, Dolina Dolnego Bugu, Pałac Łochów;



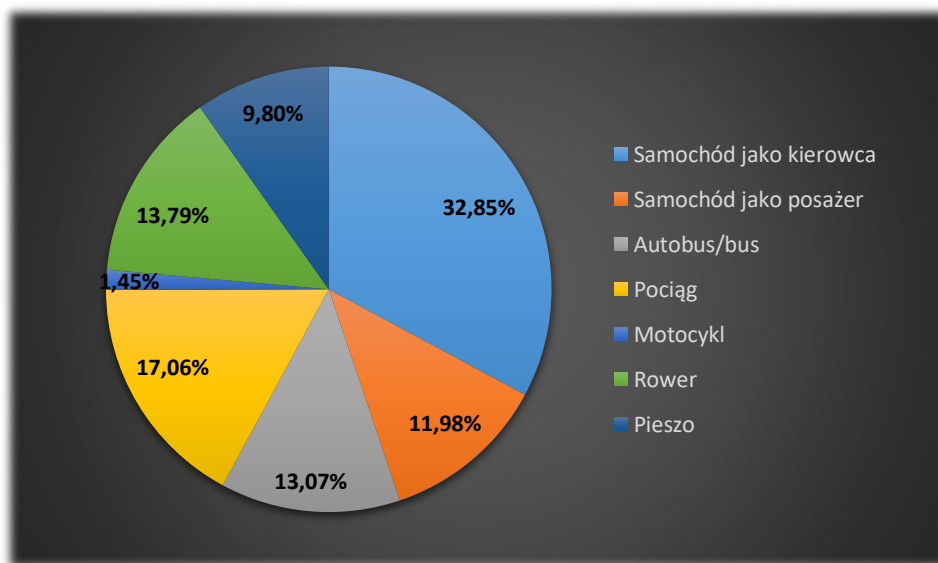
- Osiedla mieszkaniowe;
- Cmentarze i kościoły - Parafia św. Kazimierza, Kościół pw. Niepokalanego Serca NMP, Kościół Miłosierdzia Bożego w Łochowie

### 3.3 ANALIZA ZACHOWAŃ W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

#### 3.3.1 W jaki sposób poruszamy się po gminie

Układ komunikacyjny oraz infrastruktura dostępna na terenie Gminy Łochów stwarza wiele możliwości poruszania się, jednak nie są one w równomierny sposób wykorzystywane przez różne grupy społeczne.

Jak wynika z przeprowadzonych badań statystycznie dominującym środkiem transportu jest samochód, choć stosunkowo popularne jest również poruszanie się koleją. Wynika to przede wszystkim z faktu, iż wielu mieszkańców gminy pracuje lub uczy się poza nią. Preferencje podróży ze względu na środek transportu prezentuje poniższy wykres.



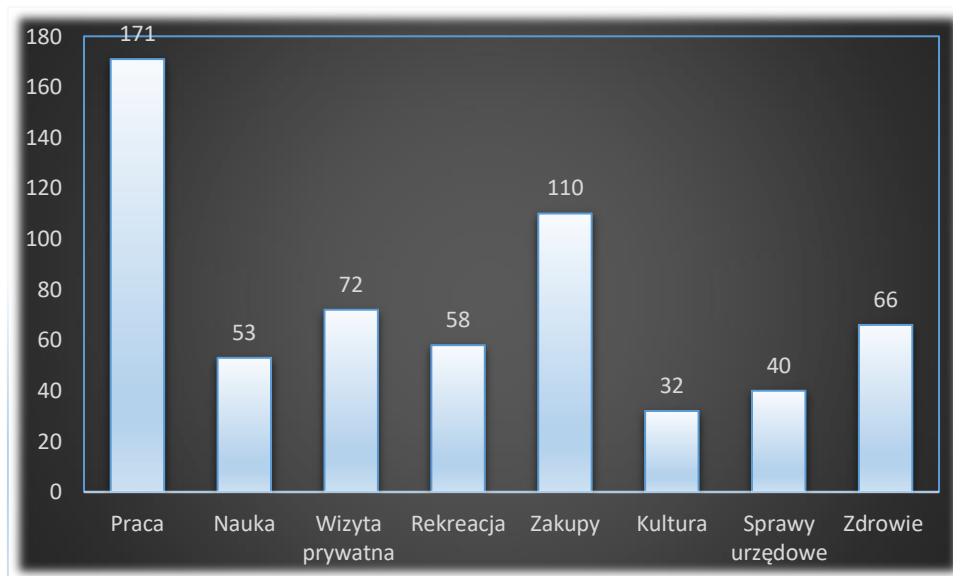
Rysunek 2 Podział podróży ze względu na środek transportu

Istotne zagadnienie związane z mobilnością to najczęstszy cel podróży. Jak wynika z przeprowadzonych badań mieszkańcy gminy Łochów najczęściej podróżują w celach zarobkowych lub związanych z zakupami oraz zdrowiem. Najrzadszym spośród zaproponowanych celów jest kultura, na którą wskazało tylko 11 respondentów.





Należy dodać, iż w ankiecie uczestnicy mieli możliwość zaznaczania kilku najczęstszych celów podróży. Szczegółowy rozkład najczęstszych celów podróży przedstawia poniższy wykres.

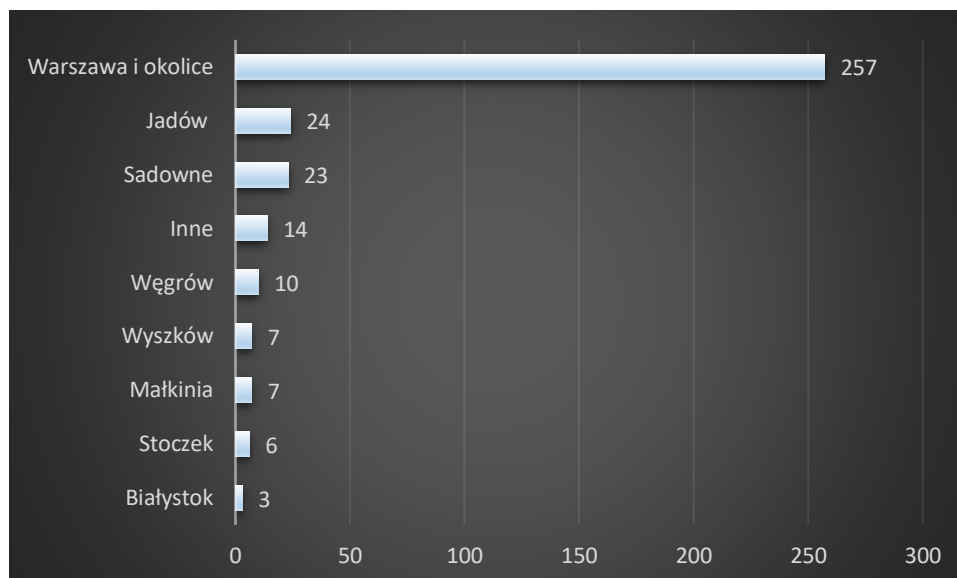


Wykres 3 Najczęstszy cel podróży mieszkańców gminy Łochów

Na terenie gminy Łochów przeważają podróże powyżej 60 minut (38,6%) oraz podróże maksymalnie 15-minutowe (25,7%).

### 3.3.2 Gmina Łochów jako miejsce zamieszkania

Na poniższej grafice przedstawiono najczęstsze kierunki podróży mieszkańców gminy Łochów. Nieporównywalnie najwięcej mieszkańców (257 na 270 odpowiedzi) wskazało Warszawę i okolice jako najczęstszy kierunek podróży.



Rysunek 3 Najczęstsze kierunki podróży mieszkańców gminy Łochów

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców gminy Łochów 1 891 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 223 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -1 668.<sup>2</sup> W zaistniałej sytuacji i przy obecnym stanie infrastruktury transportowej dla osób pracujących występują znaczne uciążliwości w dojazdach do pracy, a czas podróży przekracza nawet 60 min.

### 3.4 TRANSPORT ZBIOROWY

Siecią transportu zbiorowego objęto wszystkie systemy transportu zbiorowego funkcjonujące na terenie Gminy Łochów: kolejowy oraz autobusowy.

#### 3.4.1 Transport kolejowy

Przez teren Gminy Łochów przebiega linia kolejowa nr E75 Rail Baltica Warszawa - Białystok - granica z Litwą. Linia kolejowa stanowi część korytarza I zdefiniowanego jako Kolej Bałtycka (Rail Baltica), łączącego Helsinki przez Tallinn, Rygę i Kowno z Warszawą. Jest to jedyne połączenie kolejowe pomiędzy krajami bałtyckimi i Polską, z możliwością połączeń z innymi stolicami jak Praga, Berlin i Wiedeń, z uwagi na fakt, że korytarz I łączy się w Warszawie z korytarzami II linia E 20 i VI linia E 65.

<sup>2</sup> [http://www.polskawliczbach.pl/gmina\\_Lochow#rynek-pracy](http://www.polskawliczbach.pl/gmina_Lochow#rynek-pracy)



Zgodnie z rozkładem jazdy pociągów 11 VI – 2 IX 2017 na stacji zatrzymuje się 6 pociągów spółki PKP Intercity Spółka Akcyjna oraz 57 Pociągów Kolei Mazowieckich KM Sp. z o. o. Tak szeroka oferta powoduje, iż miasto ma ogromny potencjał dla podróżnych przyjeżdżających i wyjeżdżających. Ponadto ciągle trwają prace nad optymalizacją rozkładu jazdy oraz dostosowaniem połączeń do oczekiwań podróżujących, umożliwiając podróżowanie zarówno na dalekie trasy międzyregionalne, jak i wewnątrz woj. mazowieckiego i Gminy Łochów.



Źródło: <http://www.mazowieckie.com.pl/>

Jak wynika z przeprowadzonej ankiety ok. 34% mieszkańców gminy korzysta z komunikacji kolejowej. Z informacji przekazanej przez PKP KM tylko w pierwszym kwartale 2017 r. na terenie dworca kolejowego w Łochowie wsiadło i wysiadło 48 749 pasażerów.

W bezpośrednim sąsiedztwie południowej granicy terenu dworca kolejowego funkcjonuje tranzytowa trasa komunikacyjna - Aleja Łochowska - przebiegająca w ciągu drogi krajowej nr 50. W jej okolicy znajduje się teren, który pełni funkcję placu manewrowego autobusów PKS realizujących (poprzez firmy prywatne „STALKO” i DAR-BUS) połączenia ponadlokalne między innymi relacji Ogrodniki Łochów-Warszawa, Stoczek-Jadów-Warszawa, Sadowne-Łochów-Warszawa. Elementy



zagospodarowania placu, przeznaczone do obsługi komunikacji autobusowej, ograniczone są do zatok postojowych i zdewastowanego zadaszenia dla podróżnych, zlokalizowanego w sąsiedztwie wschodniej granicy działki na której zlokalizowany jest wielorodzinny budynek mieszkalny.

### 3.4.2 Sieć autobusowa

#### 3.4.2.1 Lokalny transport gminny

Na terenie Gminy Łochów nie działa ogólnodostępny transport publiczny. Gmina spełnia swój obowiązek w zakresie dowozu dzieci i młodzieży do szkół podstawowych i gimnazjalnych.

Na terenie gminy Łochów dostępne są przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej – obsługiwane przez PKS Sokołów Podlaski oraz komunikację komercyjną, wykonywaną z inicjatywy i na ryzyko przewoźników, na podstawie zezwoleń tj. firmy Stalko Sp. J. oraz P.T.H.U. DAR-BUS DARIUSZ DENIS.

### 3.4.3 Transport samochodowy

Zarówno w całej Polsce tak również w Gminie Łochów dominującym środkiem transportu zarówno w mieście jak i na obszarze wiejskim jest transport samochodowy. Zgodnie z danymi Urzędu Miasta i Gminy Łochów w latach 2012-2016 liczba zarejestrowanych samochodów wzrosła o ok 35%. Liczbę aut zarejestrowanych w poszczególnych latach w Gminie Łochów prezentuje poniższy wykres.



Rysunek 4 Liczba samochodów osobowych w Gminie Łochów w latach 2012-2016



Przy realizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej na obszarze Gminy Łochów przeprowadzono badania ankietowe oraz natężenia ruchu drogowego, na podstawie których wykonane są poniższe analizy.

Pomimo rozwoju oferty komunikacji zbiorowej (pociąg, autobus) bardzo wiele osób wybiera transport indywidualny. W 2016 r. w Gminie Łochów zarejestrowane były 2 495 samochody osobowe. Wskaźnik motoryzacji wyniósł ponad 139,44 samochody osobowe na 1 000 mieszkańców.

Ruch na drogach wlotowych do Łochowa odbywa się głównie w ciągu dróg DK50 oraz DK 60. Dzielne natężenie na tych odcinkach sięga nawet 5 000 pojazdów z czego nawet do 60% mogą stanowić samochody osobowe.

Przeprowadzona na potrzeby planu analiza wykazała następujący Średni Dobowy Ruch (SDR):

Tabela 3 Średni Dobowy Ruch - Punkt pomiarowy usytuowany na drodze krajowej 50, Aleja Łochowska

Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych	Ilość
SDR samochody osobowe	2 853
SDR samochody dostawcze	385
SDR samochody ciężarowe bez przyczep	243
SDR samochody ciężarowe z przyczepami	1 496
SDR Autobusy	15
<b>SDR</b>	<b>4 992</b>

Ponadto badania natężenia ruchu przeprowadzane przez GDDKiA w latach 2005-2010-2015 odzwierciedlają wzrost ruchu wszystkich pojazdów silnikowych. Przez punkty pomiaru w każdym kolejnym roku przejechało o wiele więcej pojazdów, niż w latach poprzednich. Wyniki badań przeprowadzonych we wskazanych punktach w 2005, 2010 i 2015 r. prezentuje poniższa tabela. Natężenie ruchu opisano zgodnie z klasyfikacją stworzoną na potrzeby Generalnych Pomiarów Ruchu.

Tabela 4 Średni Dobowy Ruch - Punkt pomiarowy usytuowany na drodze krajowej 50 Łochów - Brok<sup>3</sup>

Rodzajowa struktura ruchu pojazdów silnikowych	2005	2010	2015
SDR samochody osobowe	2 354	2 924	2 851
SDR samochody dostawcze	403	510	518
SDR samochody ciężarowe bez przyczep	295	374	206
SDR samochody ciężarowe z przyczepami	938	2465	2360
<b>SDR</b>	<b>3990</b>	<b>6273</b>	<b>5935</b>

<sup>3</sup> Generalny pomiar ruchu w latach 2005,2010, 2015



Już przy obecnej liczbie samochodów ruch miejski napotyka na szereg utrudnień, związanych ze zbyt małą przepustowością skrzyżowań, wąskimi uliczkami i brakiem miejsc parkingowych. Większa ilość samochodów wiąże się również ze zwiększoną emisją zanieczyszczeń do powietrza.

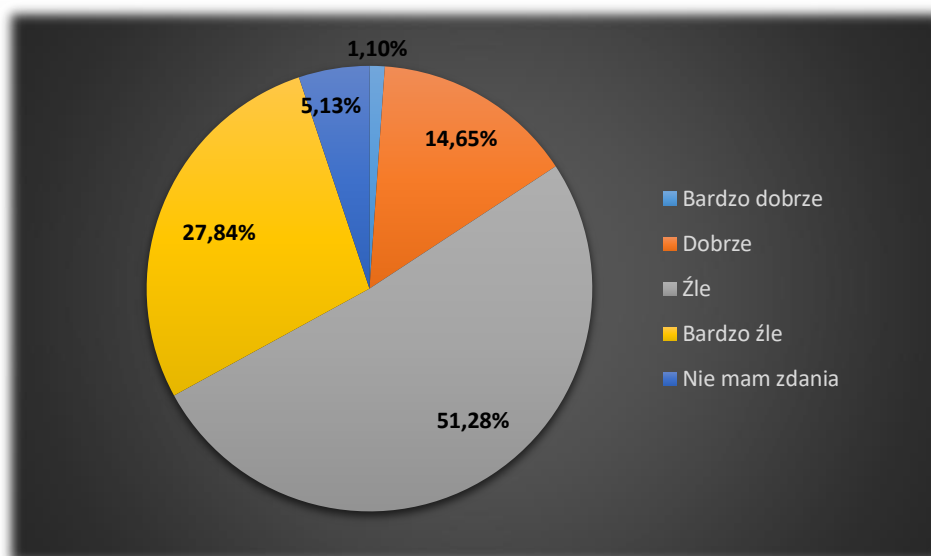
#### 3.4.4 Polityka parkingowa

Kompleksowy i sprawny system transportowy charakteryzuje się, obok sprawnie działających środków lokomocji, konsekwentnie realizowaną polityką parkingową, zapewniającą możliwość sprawnego zaparkowania w różnych punktach miasta. Możliwość znalezienia wolnego miejsca parkingowego jest nie tylko konieczna przy generatorach ruchu, ale stanowi kluczowy element infrastruktury w pobliżu węzłów przesiadkowych, gdzie osoby podróżujące mogą w dogodny sposób zmienić formę transportu.

Obecnie jednym z największych problemów w kontekście mobilności mieszkańców Gminy Łochów jest brak miejsc parkingowych w centrum miasta. Zgodnie z inwentaryzacją miejsc parkingowych przeprowadzoną przy pracach nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Gminy Łochów zidentyfikowano w strefie centralnej miasta 70 miejsc przeznaczonych do parkowania. Ze względu na nadmierne obciążenie obecnie na parkingu parkuje do 110 pojazdów.

Należy zauważyć, iż na terenie Gminy Łochów, zwłaszcza w obrębie dworca kolejowego, samorzutnie tworzą się "dzikie" parkingi, które można zaobserwować również w innych rejonach miasta.

Jednym z aspektów konsultacji społecznych jest również polityka parkingowa Gminy Łochów. Mieszkańcy pytani byli o opinię na temat dostępności i jakości miejsc parkingowych. Wyniki ankiety przedstawia poniższy wykres:



Wykres 4 Ocena dostępności miejsc parkingowych w centrum miasta Łochów

Dodatkowo jednym z zagadnień było pytanie dotyczące ewentualnego korzystania z parkingu Parkuj i Jedz, o ile takowy byłby dostępny. Aż 82,4% deklaruje chęć korzystania z infrastruktury P&R, a 13,6% jest obecnie niezdecydowana. Tylko 4% ankietowanych odpowiedziało, że nie jest zainteresowana korzystaniem z parkingu. Rozwój polityki parkingowej był również jednym z głównych postulatów związanych z rozwojem mobilności mieszkańców na terenie Gminy Łochów.

#### 4 GMINA ŁOCHÓW W 2023 r.

W myśl realizacji wytycznych polityki zrównoważonego rozwoju Gmina Łochów podejmuje wyzwania oraz dąży do zrównoważonego rozwoju mobilności miejskiej.

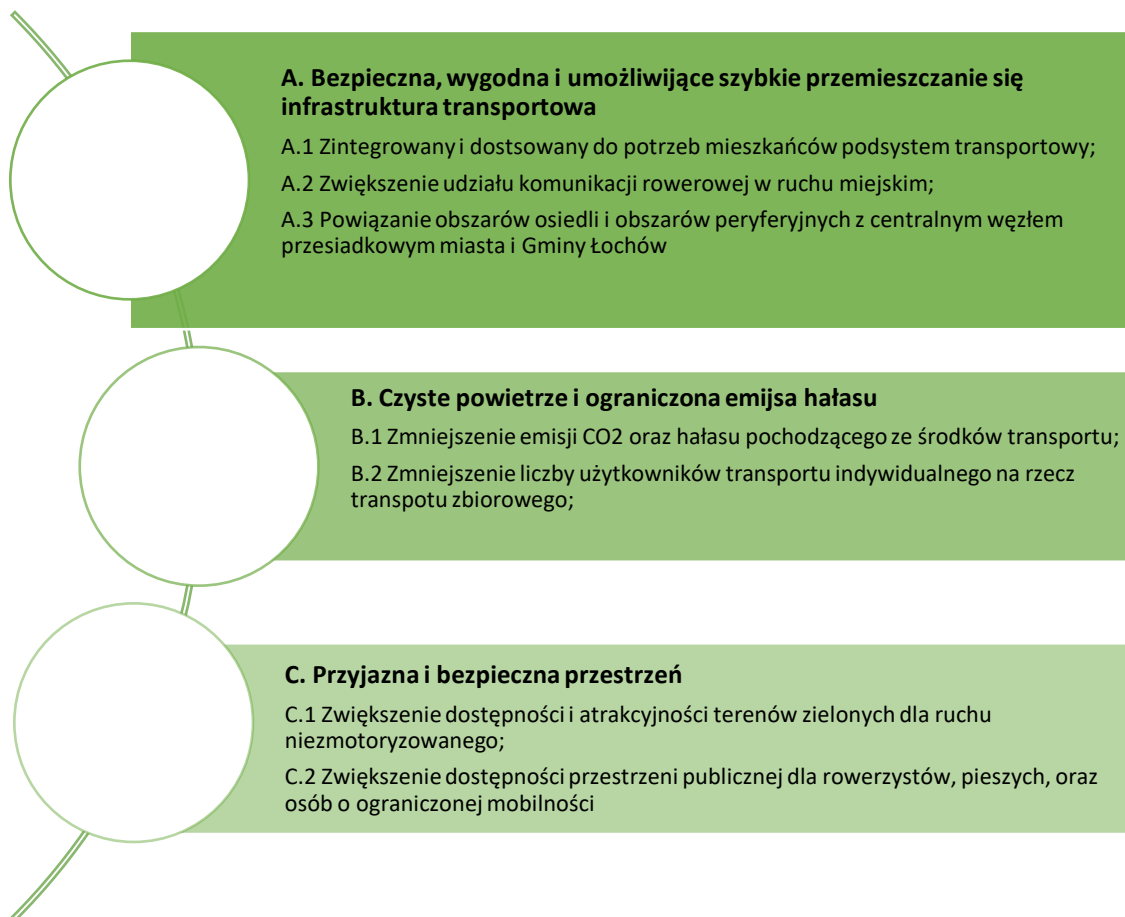
W praktyce, w kontekście rzeczowego dokumentu oznacza to zachowanie równowagi pomiędzy czynnikami ekonomicznymi a jakością życia mieszkańców oraz aspektami związanymi z ochroną środowiska, przy zapewnieniu optymalnych możliwości transportowych mieszkańców Gminy Łochów. Połączenie w/w aspektów na płaszczyźnie wspólnie wypracowanych działań i kompromisów w praktyce oznacza realizację inwestycji, które wpłyną na wzrost poziomu bezpieczeństwa oraz ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko naturalne sektora transportu, promocję rozwiązań ekologicznych oraz optymalizację procesu zarządzania mobilnością miejską.

Obecnie, przy stale rosnącym udziale transportu indywidualnego oraz wzroście zanieczyszczenia środowiska naturalnego, które w dużej mierze generowane jest przez sektor transportu, konieczne jest



zwiększenie atrakcyjności transportu zbiorowego. Aby to osiągnąć należy zapewnić kompleksową, dostosowaną do potrzeb użytkowników ofertę lokalnego systemu transportowego, aby mieszkańcy byli skłonni zrezygnować z przemieszczania się samochodem na rzecz innych środków transportu.

Przyjęte na podstawie konsultacji społecznych kierunki rozwoju Łochowa realizuje wizję miasta o wysokiej jakości życia mieszkańców, na które składają się:



## 5 ZASADY REALIZACJI POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Realizacja wizji będzie realizowana poprzez następujące aspekty:

### 5.1 UTWORZENIE ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO

Organizacja punktów zbornych i centrów przesiadkowych jest elementem istniejącej polityki transportowej woj. Mazowieckiego (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego).











Węzły przesiadkowe są jednym z podstawowych elementów infrastruktury transportowej, niezbędnym do funkcjonowania zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej. Charakteryzują się multimodalnością tj. integracją różnych środków transportu (kolejowego, autobusowego itp.) oraz wyposażeniem niezbędnym dla obsługi podróżnych, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki, punkty sprzedaży biletów i systemy informacyjne.

Kluczowym zadaniem w ramach tworzenia i rozwoju rzeczowego planu będzie stworzenie głównego centrum przesiadkowego w okolicach dworca kolejowego, jako optymalna lokalizacja związana zarówno z ruchem lokalnym jak i regionalnym, zewnętrznym i wewnątrzmijskim. Pasażerowie, którzy wybiorą jeden z dostępnych zbiorowych środków transportu do węzła będą mogli dotrzeć pieszo, rowerem, motocyklem, samochodem osobowym lub komunikacją miejską. Jedną z podstawowych cech funkcjonalnych węzła będzie tzw. bezpośredniość - infrastruktura węzła zapewni możliwość dogodnej, pod względem czasowym i lokalizacyjnym przesiadki, a oczekiwanie pomiędzy poszczególnymi rodzajami komunikacji będzie przebiegać w miejscach o odpowiednim komforcie – zadaszonych i zapewniających miejsce siedzące przystankach; funkcjonalnym dworcem kolejowym, wyposażonym w poczekalnię, obiekty handlowo-usługowe, punkty gastronomiczne. Uzupełnieniem infrastruktury węzła przesiadkowego będą parkingi P+R, B+R, K+R.

W ramach węzła przesiadkowego zintegrowane następujące gałęzie transportu:

-  transport kolejowy,
-  transport autobusowy,
-  transport autobusowy gminny i miejski,
-  transport samochodowy,
-  transport rowerowy,
-  ruch pieszy.

Inwestycje planowane do realizacji w zakresie utworzenia węzła przesiadkowego zostały wskazane w niniejszym dokumencie w rozdziale **Planowane inwestycje**.

## **MAPA Z LOKALIZACJA**

### **5.2 ZWIĘKSZENIE ROLI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ**



W Gminie Łochów obecnie nie funkcjonuje komunikacja publiczna. W celu zwiększenia roli komunikacji zbiorowej władze Gminy powinny dążyć do utworzenia wewnętrznej sieci komunikacyjnej, zapewniającej połączenia pomiędzy miejscem zamieszkania a głównymi generatorami ruchu.




#### 5.2.1 Dostosowanie elementów infrastruktury sieci transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz o ograniczonej zdolności ruchowej

Odpowiednie dostosowanie sieci transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych jest bardzo ważnym elementem logistyki miejskiej, przynoszącym szereg korzyści zarówno samym niepełnosprawnym, jak i społeczności lokalnej. Wśród kluczowych należy wymienić: integrację społeczeństwa, mniejsze wydatki na transport indywidualny osób niepełnosprawnych, większą możliwość podjęcia przez nich pracy, większą możliwość korzystania z dóbr kulturalnych oraz rozrywki, a także większe bezpieczeństwo i komfort jazdy dla wszystkich użytkowników.

Gmina Łochów będzie dąży do dostosowania oferty przewozów pasażerskich do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez zwiększanie dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. Podejmowane działania przyczynią się do podniesienia komfortu podróżowania środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakres działań obejmie zakres: infrastruktury przystankowej oraz parkingowej, taboru wykorzystywanego do obsługi sieci komunikacyjnej oraz systemu informacji pasażerów.

Wszystkie przyszłe i obecne zadania związane z infrastrukturą transportową od momentu planowania i projektowania inwestycji będą uwzględniały potrzeby osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej. Działania będą polegały na eliminacji barier urbanistycznych i architektonicznych na drogach dojścia do przystanków komunikacyjnych, w miejscach przekraczania ciągów komunikacyjnych. Przystanki oraz miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych będą lokowane możliwie najbliżej generatorów ruchu.

W ramach infrastruktury parkingowej planuje się:

-  Wyznaczenie miejsc parkingowych w dogodnej lokalizacji;
-  Dostosowanie parametrów technicznych miejsc postojowych zgodnie z Prawem Budowlanym
-  Wyraźne oznaczenie miejsc "parking dla osoby niepełnosprawnej";



### 5.2.2 Informacja dla pasażerów

Z punktu widzenia dostępności różnych form komunikacji publicznej istotnym elementem jest dostęp do informacji na temat możliwych połączeń oraz czasie ich realizacji. Informacja wizualna oraz dźwiękowa wpływają na standard usług w zakresie obsługi. Dostępność rzetelnej informacji dodatkowo wpływa na lepsze morale dotyczące komunikacji zbiorowej wśród pasażerów.

Wraz ze zmianami demograficznymi, utrwalającymi trend dotyczący starzenia się społeczeństwa, oczekuje się, że w najbliższych latach nastąpi wzrostu liczby podróżnych w wieku 50+, które często ze względu na wiek, stanu zdrowia, ograniczoną zdolność ruchową będą decydowały się na korzystanie z komunikacji zbiorowej. W związku z tym konieczne jest podejmowanie działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniego standardu usług uwzględniających potrzeby osób starszych/niepełnosprawnych/ o ograniczonej zdolności ruchowej.

## 5.3 ROZWÓJ INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Jednym ze środków realizacji polityki zrównoważonej mobilności jest rozwój infrastruktury drogowej, scharakteryzowany w poniższych aspektach. W każdym z nich należy uwzględniać rozróżnienie dróg względem kategorii zarządzania oraz dążyć do lepszej koordynacji działań pomiędzy tymi zarządcami – w szczególności już na etapie opracowywania dokumentacji.

### a. Utrzymanie układu komunikacyjnego

Zapewnienie funkcjonowania istniejącego układu drogowego stanowi podstawowe zadanie bieżące, którego realizacja nie może być zagrożona, niezależnie od sytuacji społecznej i ekonomicznej miasta. Oznacza to, że minimalny zakres prac dotyczących eksploatacji dróg, ich oczyszczania i oświetlenia, a także inżynierii ruchu musi być corocznie realizowany nawet, gdyby odbywało się to kosztem ograniczenia zadań inwestycyjno-remontowych.

### b. Przebudowa i modernizacja układu podstawowego

Sukcesywnej modernizacji muszą podlegać podstawowe drogi miejskie zapewniające sprawne połączenia pomiędzy centrum, generatorami ruchu a głównymi drogami.

Przy wszystkich pracach projektowych na potrzeby modernizacji układu podstawowego należy uwzględniać takie czynniki jak:



- ✓ zapewnienie priorytetu komunikacji zbiorowej;
- ✓ możliwości i potrzeby ujęcia ciągów rowerowych;
- ✓ bezpieczeństwo i komfort pieszych;
- ✓ możliwości i potrzeby ujęcia elementów służących ograniczeniu hałasu poprzez wyciszenia naturalne i sztuczne, a także stosowanie nowoczesnych technologii.

#### c. Rozwój układu drogowego

Dalszy rozwój miasta zależy między innymi od pozyskiwania nowych inwestorów, stwarzających nowe miejsca pracy, a także których podatki i opłaty lokalne wzbogacają miejski budżet. Wymaga to tworzenia stref aktywności gospodarczych wraz z drogami dojazdowymi.

Inwestycje planowane do realizacji w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej zostały wskazane w niniejszym dokumencie w rozdziale Planowane inwestycje.

#### 5.3.1 Promocja samochodów niskoemisyjnych i o małych gabarytach

Na poprawę jakości środowiska i ograniczanie hałasu wpływ będzie miało promowanie samochodów małogabarytowych oraz wykorzystujących ekologiczne formy napędu (silniki hybrydowe i elektryczne). Dla korzystających z tego typu aut należy przewidzieć preferencje w opłatach za parkowanie, wyznaczenie specjalnych miejsc parkingowych z możliwością do bezpłatnego skorzystania z punktu doładowania.

#### 5.4 PARK&RIDE, BIKE&RIDE, KISS&RIDE

Rozwój systemu parkingów Parkuj i Jedź jest korzystny z punktu widzenia oddziaływania na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców miast oraz ograniczenie podróżowania komunikacją indywidualną na rzecz komunikacji zbiorowej. Budowa parkingów oraz jego lokalizacja przy głównym przystanku komunikacji szynowej – dworcu kolejowym w Łochowie uzupełni i odciążą system komunikacyjny miasta.

Systemy Bike&Ride (B&R), Kiss&Ride (K&R) oraz Park&Ride (P&R) integrują między sobą różne środki transportu tj. transport zbiorowy, samochodowy oraz rowerowy.

- ✓ W systemie B&R (Bike&Ride – zaparkuj rower i jedź) łączy się parking rowerowy z przystankiem komunikacyjnym;



- ✓ System K&R (Kiss&Ride – pocałuj i jedź) polega na wysadzeniu na/odebraniu z przystanku komunikacyjnego pasażera przez kierowcę samochodu;
- ✓ W systemie P&R (Park&Ride – parkuj i jedź) podróżny zostawia samochód na parkingu zlokalizowanym najczęściej na obrzeżu miasta lub strefy centralnej miasta przy przystanku komunikacyjnym i kontynuuje podróż środkami transportu zbiorowego.

Odpowiedni dobór lokalizacji umożliwiający integrację parkingu Park&Ride z ciągami pieszymi, ścieżkami rowerowymi czy komunikacją zbiorową znacząco wpływa na wzrost popytu na korzystanie z alternatywnych sposobów podróżowania i jest spójna z realizacją polityki zrównoważonego rozwoju niskoemisyjnego transportu (Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Łochów).

## 5.5 ŚCIEŻKI ROWEROWE

Niezbędnym elementem realizacji polityki zrównoważonej mobilności jest budowa spójnego układu dróg rowerowych. Budowa ścieżek rowerowych oraz dodatkowej infrastruktury rowerowej np. stojaków rowerowych, parkingu B&R oraz realizacja innowacyjnych rozwiązań w zakresie miejskiego ruchu rowerowego w postaci przejść pieszo-rowerowych powinna być traktowana priorytetowo.

Aby zachęcić mieszkańców do komunikacji rowerowej należy zadbać o odpowiedni poziom bezpieczeństwa, stan techniczny oraz spójną sieć połączeń i towarzyszącą im infrastrukturę w postaci stojaków rowerowych, co zachęci mieszkańców do używania rowerów aby przemieszczać się na terenie gminy.

Transport rowerowy w Gminie Łochów zaspokaja dwie różne potrzeby społeczeństwa:

- ✚ Sprawne przemieszczanie się pomiędzy wybranymi celami;
- ✚ Rekreację w kontekście turystycznym.

Obie potrzeby mogą być zaspokojone poprzez stworzenie komfortowej i jednolitej sieci rowerowej, uzupełnionej o obiekty infrastruktury uzupełniającej.

Istotną kwestią kształtującą popyt na podróżowanie rowerem jest ciągłość dróg rowerowych. Ich brak zniechęca wielu mieszkańców z uwagi na obawę o swoje bezpieczeństwo, gdyż zwłaszcza w małych miastach jakim jest Łochów, duża część kierowców samochodów osobowych nie uważa rowerzystów za pełnoprawnych uczestników ruchu drogowego.



Zaleca się budowę ścieżek rowerowych wzdłuż ulic:

#### **KONSULTACJE**

W dalszym prowadzeniu polityki planistycznej warto uwzględnić infrastrukturę rowerową w planowaniu nowych terenów inwestycyjnych (mieszkaniowych, usługowych oraz przemysłowych) – tak, aby kompleksowo traktować wytyczanie nowych terenów z natychmiastowym dostosowaniem nowoczesnej infrastruktury. Takie odpowiednie kreowanie komunikacji rowerowej zapewni również odciążenie ruchu w centrum miasta. Kwestią rozwijania infrastruktury rowerowej jest również montaż nowych stojaków rowerowych przy większych generatorach ruchu.

Niewątpliwą zaletą propagowania transportu rowerowego jest jego ekologiczność – nie powoduje hałasu, nie emituje spalin oraz innych gazów. Ponadto jest alternatywą do szybkiego przemieszczania się w mieście, szczególnie podczas szczytu komunikacyjnego.

### **5.6 CIĄGI PIESZE**

Kolejnym elementem realizacji polityki transportu nieoddziaływującego na środowisko są inwestycje w rozbudowę ciągów pieszych. Ograniczenie dostępności poszczególnych terenów (obszary handlowe, obszary wokół szkół), podnosi walory estetyczne miasta jak i również redukuje ruch samochodowy. Z uwagi na powyższe ograniczenia poszczególne rejony staną się obszarem bezpiecznym dla ruchu pieszego. Dodatkowo organicznie ruchu zmotoryzowanego wpłynie korzystnie na jakość powietrza oraz zredukuje poziom hałasu.

Zaleca się realizację przedsięwzięć związanych z budową ciągu pieszego łączącego ściśle centrum miasta z kluczowymi punktami miasta np. dworzec PKP, Park Dębinka. Są to odcinki, na których występuje największy ruch pieszy.

### **5.7 POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA**

Poprawa bezpieczeństwa oznacza zadbanie o bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak i bezpieczeństwo pasażerów wszystkich środków transportu. Gmina Łochów poprzez swoje działania powinna dążyć do ograniczenia, a docelowo do całkowitego wyeliminowania liczby wypadków komunikacyjnych.

Poprawa stanu nawierzchni dróg, likwidacja zidentyfikowanych miejsc niebezpiecznych, przebudowa układu drogowego zgodnie z obowiązującymi standardami, przy jednoczesnym wyprowadzeniu ruchu tranzytowego na obwodnicę, przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez redukcję liczby wypadków komunikacyjnych.



Inwentaryzacja i ocena stanu istniejącej infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszego i rowerowego a następnie wdrożenie rozwiązań pomagających chronić pieszych i rowerzystów przyczyni się poprawy bezpieczeństwa najmniej chronionych uczestników ruchu. Likwidacja miejsc uciążliwych i niebezpiecznych we wszystkich obszarach miasta, zarówno w centrum, w okolicach szkół i węzła przesiadkowego wpłynie na zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów.

## 5.8 OCHRONA ŚRODOWISKA

Emisja spalin, gazów i pyłów, wycieki oleju i innych płynów są jest jednym z głównych źródeł zanieczyszczenia powietrza i gleby oraz zjawiska powstawania efektu cieplarnianego przez transport drogowy. Ponadto tego rodzaju transport emituje również uciążliwy dla otoczenia hałas.

Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne władze gminy planują wspieranie efektywnych rozwiązań w zakresie organizacji systemu transportu oraz szeroko rozumianej „czystej” technologii, mającej dodatni wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces dostosowywania stanu infrastruktury drogowej do obowiązujących regulacji i trendów unijnych i krajowych standardów oraz wymogów ekologicznych poprzez jej rozbudowę i modernizację, inwestowanie w ekologiczne środki transportu, promocję transportu rowerowego.

Europejskie standardy emisji spalin regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Tak zwane normy EURO (klasy emisji szkodliwych) ustalają dopuszczalne emisje spalin dla nowych samochodów. Przy sterowaniu pojazdem emisje substancji szkodliwych odgrywają ważną rolę. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych:

- ✚ tlenków azotu (NOX),
- ✚ węglowodorów (HC),
- ✚ tlenków węgla (CO),
- ✚ cząstek stałych.

## 6 REALIZACJA POSTULATÓW TRANSPORTOWYCH MIESZKAŃCÓW

### 6.1 PLANOWANE INWESTYCJE



Gmina Łochów dąży do inwestycji poprawiających zarówno status podstawowych potrzeb społeczeństwa, jak i mających na celu zwiększenie atrakcyjności gminy. W tym kierunku można rozróżnić kilka zadań, które określane są jako priorytetowe.

Wiodącą inwestycją jest budowa parkingu typu „Parkuj i Jedź” (P+R) w Łochowie wraz z infrastrukturą towarzyszącą, uwzględniającą systemy ITS, oraz ścieżką rowerową.

Poniżej przedstawiono zestawienie inwestycji, mających na celu realizację zagadnienia zrównoważonej mobilności w Gminie Łochów.

*Projekt nr 1 Poprawa jakości środowiska miejskiego oraz mobilności mieszkańców poprzez budowę węzła przesiadkowego w Łochowie.*

Przedmiotem projektu jest budowa parkingu „Parkuj i Jedź” (P+R) w Łochowie wraz z infrastrukturą towarzyszącą, uwzględniającą systemy ITS oraz trasą rowerową. W ramach zadania powstanie węzeł przesiadkowy integrujący co najmniej trzy środki transportu, zilustrowane na poniższej mapie, a także infrastruktura rowerowa zapewniająca komfortowy dojazd i parking dla rowerzystów.



Rysunek 5 Lokalizacja inwestycji





Realizowane cele: A.1, A.2, C2,

Projekt nr 2 Rewitalizacja budynku dworca kolejowego w Łochowie wraz z najbliższym otoczeniem, jako początek tworzenia nowego centrum kultury.

Przedmiotem projektu jest rewitalizacja i adaptacja na cele transportowe tj. obsługę pasażerów, gospodarcze oraz społeczne historycznego obiektu Stacji kolejowej w Łochowie wraz z otoczeniem. Przedmiotem inwestycji są roboty budowlane obejmujące przebudowę i remont budynku dworca ze zmianą sposobu użytkowania części mieszkalnej na pomieszczenia obsługi dworca. W ramach zadania infrastruktura budynku i otoczenia zostanie dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową.



ZDJĘCIE DWORCA PO REWITALIZACJI

Rysunek 6 Budynek dworca przed i po rewitalizacji

Realizowane cele: A.1, B2, C2,

Projekt nr 3 Budowa głównych tras rowerowych

Przedmiotem projektu będzie budowa lub wytyczenie głównych tras rowerowych, zgodnie z koncepcją systemu tras rowerowych dla gminy Łochów, stanowiącej załącznik do planu mobilności. W ramach projektu powstanie infrastruktura łącząca najważniejsze generatory ruchu, sąsiednie osiedla, w tym obszary obrzeżne z centrum miasta oraz węzłem przesiadkowym. Infrastruktura ta będzie posiadała funkcję komunikacyjną, ponieważ będzie obsługiwała dojazdy do miejsca pracy, nauki lub usług.

Realizowane cele: A.2, B.1, C2

Projekt Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej na terenie gminy Łochów

Modernizacja i budowa infrastruktury drogowej na terenie gminy obejmująca zadania:



1. Budowa obwodnicy łochowa w ciągu drogi krajowej nr 62. Przedmiotem inwestycji będzie budowa odcinka o łącznej długości ok. 8,2 km. I klasie technicznej GP (droga główna ruchu przyspieszonego). Realizację projektu zaplanowano na lata 2022-2023. Inwestor: GDDKiA. Celowość inwestycji uwarunkowana jest następującymi przesłankami:
  - a. Koordynacja rozwiązań drogowych z dostępną infrastrukturą kolejową;
  - b. Likwidacja jednopoziomowego przejazdu kolejowego w ciągu drogi krajowej nr 62, znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie jednopoziomowego skrzyżowania dróg krajowych nr 50 i 62;
  - c. Eliminacja ruchu tranzytowego w relacji Mińsk Mazowiecki – Wyszaków z miasta Łochów, wsi Gwizdały i Budziska;
  - d. Optymalizacja przebiegu drogi krajowej nr 62 oraz poprawa bezpieczeństwa i warunków ruchu w rejonie inwestycji oraz warunków środowiskowych mieszkańców okolic. Realizację projektu zaplanowano na lata 2018-2019. Inwestor: PKP PLK.
2. Przebudowa linii kolejowej Rail Baltica Warszawa – Małkinia. Przedmiotem inwestycji jest budowa trzech wiaduktów nad torami kolejowymi oraz podziemnego przejścia dla pieszych. Lokalizacja wiaduktów obejmuje przejazd na Wyszaków drogą krajową nr 62 w Łochowie, wiadukt na drodze powiatowej na Brzuzę oraz wiadukt we wsi Topór. Podziemne przejście dla pieszych będzie zlokalizowane na wysokości ul. Żeromskiego w Łochowie. Rzeczowa inwestycja przyczyni się do znacznego skrócenia czasu przejazdu pociągów na trasie Warszawa-Białystok a także wzrostu poziomu bezpieczeństwa.
3. Przebudowa dróg gminnych – ulic na osiedlu Węgrowka, ulicy Chopina w Łochowie, ulicy Mickiewicza w Łochowie, ulicy Mickiewicza w Łochowie, ulic na osiedlu Laskowska – przedmiotem inwestycji w ramach poszczególnych zadań będzie wykonanie kanalizacji deszczowej ulic, chodników oraz wykonanie nawierzchni asfaltowych na podbudowie z tłuczni a tam gdzie okaże się to niezbędne również oświetlenia ulicznego.
4. Przebudowa i budowa dróg gminnych – ulic na osiedlu Zatorze - przedmiotem inwestycji będzie wykonanie kanalizacji deszczowej ulic, chodników, oraz wykonanie nawierzchni asfaltowych na podbudowie z tłuczni. W ramach zadania wykonana zostanie również



budowa kanalizacji sanitarnej w ulicach Niezapominajki, Jaśminowej, Nasturcji i Kwiatowej oraz budowa oświetlenia ulicznego w ulicach: Kwiatowa, Nasturcji, Zawilcowa;

5. Budowa ulic Downarowicza, Sęczyka i Sosnowej - przedmiotem inwestycji będzie wykonanie kanalizacji deszczowej ulic, budowa chodników, wykonanie nawierzchni asfaltowych na podbudowie z tłucznia oraz budowa kanalizacji sanitarnej. W ulicy Downarowicza w ramach zdania wykonane zostanie oświetlenie uliczne;
6. Budowa dróg gminnych w miejscowościach: Samotrzask, Budziska, Burakowskie, Jasionówka, Laski.

Realizowane cele: A.2, A.3, B.1, C.2

#### Projekt nr 3 Uruchomienie gminnej komunikacji zbiorowej.

Poprawa dostępności i jakości świadczenia usług transportowych poprzez uruchomienie gminnej komunikacji zbiorowej.

Przedmiotem projektu będzie zakup autobusu hybrydowego lub elektrycznego wraz ze szkoleniem kierowców oraz dostosowanie placu postojowego dla autobusu na terenie Gminy Łochów przy ul. Dolnej w Łochowie.

Realizowane cele: A.1, A.2, A.3, B.1, B.2, C.2

#### Projekt nr 4 Rowerem po gminie – realizacja systemu parkingowego dla rowerów

Przedmiotem projektu będzie wyznaczenie lokalizacji oraz budowa bezpiecznych parkingów rowerowych oraz stojaków na obszarze całej gminy, ze szczególnym uwzględnieniem miejsc pracy, placówek oświatowych, osiedli wielorodzinnych.

Realizowane cele: A.1, A.2, , B.1, C.1, C.2

## 6.2 AKCJE EDUKACYJNE I SPOŁECZNE ZWIĄZANE Z MOBILNOŚCIĄ

Świadome zarządzanie polityką mobilnością u podstaw zakłada partycypację społeczną w kształtowaniu założeń transportowych. Za jedną z najskuteczniejszych form edukacji uważa się nagłaśnianie i upublicznianie akcji tzw. „dawania dobrego przykładu”. Ideą podejścia jest promowanie „ekologicznych” zachowań komunikacyjnych przez osoby publiczne. Wykorzystywanie transportu



zbiorowego przez osoby lokalnie rozpoznawalne ma pozytywny wpływ na zachowania mieszkańców i buduje pewne standardy, którym chcą sprostać pozostali użytkownicy.

Akcje prospołeczne związane z promocją mobilności alternatywnej wobec samochodu – roweru, komunikacji zbiorowej mogą być prowadzone w jednostkach administracji publicznej, szkołach, zakładach pracy. Pozytywny skutek odnosi również połączenie promocji polityki mobilności z akcjami edukacyjnymi oraz prozdrowotnymi. Dodatkowym elementem uświadamiającym społeczeństwo będą akcje informacyjne w formie plakatów, ulotek, informacji na stronach internetowych na temat działań podejmowanych w ramach realizacji planu mobilności.

#### 6.2.1 Dzień na rowerze

Organizacja „Dnia na rowerze” dla promocji podróży odbywanych rowerem. Rekomenduje się organizację corocznej akcji „Dzień na rowerze”, najlepiej na początku sezonu rowerowego, w dniu wolnym od pracy.

Akcji w formie happeningu zostanie umiejscowiona w centralnym punkcie miasta np. Parku Dębinka, której towarzyszyć będą następujące atrakcje:

- ✓ darmowy serwis rowerowy dla uczestników happeningu,
- ✓ akcja znakowania rowerów przez policję,
- ✓ warsztaty na temat konserwacji jednośladów,
- ✓ wykłady na temat bezpiecznego poruszania się rowerem oraz chronienia pojazdów przed kradzieżą,
- ✓ dystrybucja gadżetów rowerowych np. elementów odbłaskowych.

## 7 PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Polska infrastruktura transportowa stanowi jeden ze słabszych elementów polskiej gospodarki. Jest ona niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców. Wśród obecnych problemów należałoby wymienić przede wszystkim: duży stopień zużycia wielu elementów infrastruktury liniowej i punktowej, występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw, nierównomierność regionalnego rozmieszczenia i dostępności sieci, brak sieci dostosowanych do dużej prędkości ruchu, brak ciągłości klasy technicznej połączeń między aglomeracjami, słabość elementów infrastruktury i systemów integrujących różne rodzaje sieci, uciążliwość wielu elementów sieci dla mieszkańców i środowiska naturalnego, nieliczne elementy lub



brak inteligentnych i innowacyjnych rozwiązań. Poważnym problemem pozostaje wysoka liczba wypadków drogowych oraz ofiar śmiertelnych i rannych na drogach.

Nowoczesne zarządzanie miastem, a w szczególności prowadzenie prac planistycznych, zarządzanie i sterowanie ruchem oraz podejmowanie decyzji strategicznych w zakresie rozwoju systemu transportowego wymaga zastosowania coraz lepszych i nowocześniejszych narzędzi.

Aby system mobilności miejskiej można było nazwać zrównoważonym oraz dopasowanym do potrzeb mieszkańców, warto dążyć do koordynacji wszystkich środków transportu. Do spełnienia tych postanowień doprowadzi realizacja celów strategicznych i operacyjnych w obszarach systemów komunikacji zbiorowej, samochodowej, rowerowej, pieszej i kolejowej.