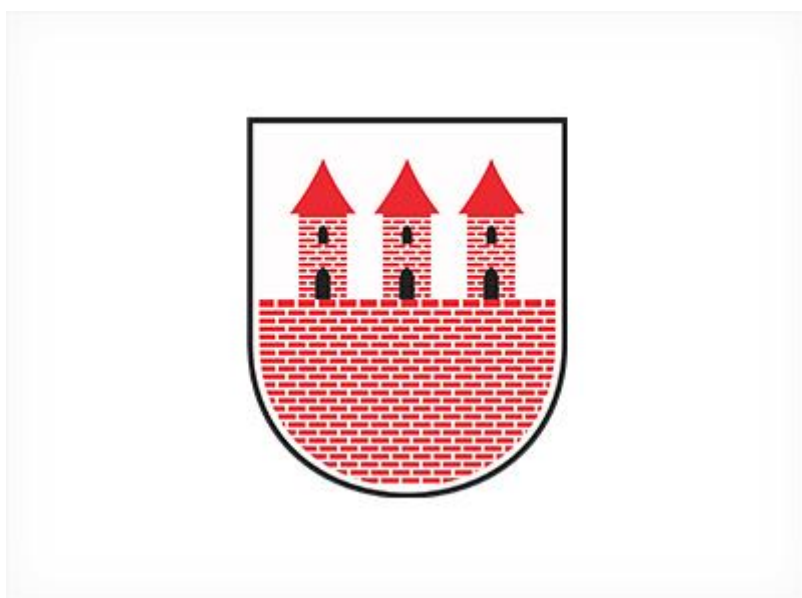


Zrównoważony Plan Mobilności Przasnyskiego Obszaru Funkcjonalnego



Miasto Przasnysz
ul. Kilińskiego 2, 06-300 Przasnysz
tel. 29 756 49 00, email: umprzas@przasnysz.um.gov.pl

Zrównoważony Plan Mobilności Przasnyskiego Obszaru Funkcjonalnego
przyjęty Uchwałą ... Rady Miejskiej z dnia...

opracowany przy wsparciu



www.cpr-fpb.pl

Centrum Przedsiębiorczości Racjonalnej; Fundacja Praktyków Biznesu

00-052 Warszawa, Ul. Mazowiecka 11 lok. 49, tel. 22 657 22 36

NIP: 525-254-90-01, REGON: 14648616, KRS: 0000446196

Rachunek bankowy podstawowy PLN: BNP PARIBAS Bank Polska S.A. 83 1750 0012 0000 0000 3051 3117

Niniejszy dokument zawiera podsumowanie procesu planowania zrównoważonego, którego celem było zbudowanie planu działań usprawniających mobilność na terenie Miasta Przasnysz i powiązanych z nim funkcjonalnie okolicznych gmin wiejskich Przasnysz, Jednoróżec, Krasne, Czernice Borowe, Krzynowłoga Mała oraz Chorzele – czyli na terenie całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF), zwanego dalej **Przasnyskim Obszarem Funkcjonalnym**. Strony tworzące plan mobilności kładą szczególny nacisk na to, aby na każdym etapie jego opracowywania i późniejszego wdrażania brać pod uwagę dokumenty planistyczne zarówno wyższego rzędu (począwszy od polityk, celów, planów i programów ONZ i Unii Europejskiej, poprzez plany strategii, polityki i programy krajowe do analogicznych dokumentów regionalnych i lokalnych), a przede wszystkim potrzeby miejscowej ludności. Idea zrównoważonej mobilności poprzez wykorzystanie synergii i wzmocnienie powiązań gospodarczych, społecznych i transportowych pomiędzy w/w gminami ma poprawić jakość życia mieszkańców i gości oraz ich dostęp do zasobów miejskich.

Poza dbałością o pozostawanie w zgodzie z całym przywołanym kontekstem regulacyjnym i celami planowania, dążono w procesie planistycznym do tego, ażeby nie tylko wszystkie wskaźniki powiązane z celami strategicznymi i operacyjnymi planu posiadały cechy zawarte w akronimie SMART (angielskie słowo *smart* tłumaczy się na język polski jako *mądry, sprytny*) – to znaczy były:

Specyficzne (od ang.: Specific; - dla obszaru MOF Przasnysza, wynikające z diagnozy tego obszaru),

Mierzalne (od ang.: Measurable; - stąd określona metoda pomiaru stopnia realizacji planu),

osiągalne (od ang.: Achievable; - realne do realizacji na bazie dostępnych narzędzi i zasobów),

Relewancjne (od ang. Relevant: - wg SJP warte podkreślenia, ważne, istotne, celowe),

Temporalne (od ang.: Time-bound - określone w czasie – to samo znaczenie można przypisać w języku polskim słowu *temporalny* – por przykłady na:

<https://sjp.pwn.pl/sjp/temporalny;2577867.html>),

ale żeby poza samymi wskaźnikami, powyższe cechy nosiły również: cele, działania, desygnacje i sposoby wdrażania i monitorowania powstałego planu. Innymi słowy, intencją wszystkich uczestniczących w powstawaniu tego planu było, aby miał on rzeczywisty pozytywny wpływ na warunki życia w całym funkcjonalnym otoczeniu Przasnysza.

Zgodnie z pan-europejskimi zasadami zapisanymi w publikacji *Annex To the Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd Edition)*, jak również zgodnie z zapisami Załącznika do Uchwały nr 4 Komitetu Sterującego do spraw wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w sprawie przyjęcia FORMULARZA OCENY Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, których przygotowanie rozpoczęło się po 8 marca 2023 r. w treści niniejszego dokumentu nie tylko zapisano wnioski z procesu planistycznego, ale też opisano sam przebieg tego procesu.

Spis treści

1.	Wstęp	9
1.1.	Czemu służy ten wstęp.....	9
1.2.	Miejsce tego dokumentu w hierarchii dokumentów strategicznych.....	9
1.2.1.	Rys historyczny; tradycje i gąszcz nowych wymogów	9
1.2.2.	Nowe jakościowo elementy i ich znaczenie	11
1.3.	Wnioski dla konstrukcji dokumentu: jak go czytać.	12
1.4.	Zastrzeżenia.....	12
1.5.	Wykaz używanych skrótów	13
2.	Faza 1: Przygotowanie i analiza.....	14
2.1.	Krok 1: Skonfigurowanie struktury grupy roboczej.....	14
2.1.1.	Działanie 1.1: Określenie potencjału dla stworzenia skutecznego planu zrównoważonej mobilności miejskiej.....	14
2.1.2.	Działanie 1.2: Utworzenie międzywydziałowego zespołu podstawowego. Wybór koordynatora prac nad planem mobilności	15
2.1.3.	Działanie 1.3: Zapewnienie odpowiedzialności politycznej i instytucjonalnej. Uwzględnienie wpływu krajowych i regionalnych ram planowania.	16
2.1.4.	Działanie 1.4: Identyfikacja kluczowych interesariuszy i planowanie ich zaangażowania.	16
2.2.	Krok 2: Określenie ram planowania	17
2.2.1.	Działanie 2.1: Określenie zakresu geograficznego obszaru funkcjonalnego i powiązań z gminami uwzględnionymi w planie mobilności.....	17
2.2.2.	Działanie 2.2: Powiązanie z innymi procesami planowania, w tym określenie szans i barier instytucjonalnych, prawnych i finansowych, wpływających na proces planistyczny	17
2.2.3.	Działanie 2.3: Uzgodnienie harmonogramu i planu pracy. Zaplanowanie włączenia w planowanie mieszkańców i interesariuszy.	19
2.2.4.	Działanie 2.4: Uzgodnienie planu działań oraz ustalenia dotyczące zarządzania, w tym ewentualności pozyskania wsparcia zewnętrznego.....	19
2.3.	Krok 3: Analiza sytuacji w zakresie mobilności na terenie Przasnyskiego MOF.....	20
2.3.1.	Działanie 3.1: Identyfikacja źródeł informacji i współpraca z właścicielami danych.....	20
2.3.2.	Działanie 3.2: Analiza problemów i możliwości.....	20
2.3.2.1.	Elementy diagnozy oparte na publikowanych źródłach danych	20
2.3.2.1.1.	Uwarunkowania geograficzne.....	20
2.3.2.1.2.	Elementy diagnozy dotyczące kwestii infrastruktury lokalnej	36
2.3.2.1.3.	Bezpieczeństwo na drogach	41
2.3.2.1.4.	Dane demograficzne	42
2.3.2.1.5.	Środowisko przyrodnicze i jego ochrona.....	43
2.3.2.2.	Elementy diagnozy oparte na danych lokalnych	45
2.3.2.2.1.	Dane dotyczące bezpieczeństwa na drogach powiatu.....	45
2.3.2.2.2.	Demografia w Mieście Przasnysz	46

2.3.2.2.3.	Demografia i dokumenty strategiczne w Chorzelach.....	49
2.3.2.2.4.	Powiązania funkcjonalne pozostałych gmin z korzeniem MOF; lecznictwo	51
2.3.2.2.5.	Pomiary natężenia ruchu drogowego	51
2.3.2.2.6.	Uwzględnione dokumenty strategiczne Gminy Jednorożec	55
2.3.2.2.7.	Uwzględnione informacje Gminy Krzynowłoga Mała	56
2.3.2.2.8.	Uwzględnione informacje Gminy Krasne	57
2.3.2.2.9.	Uwzględnione informacje Gminy Czernice Borowe	58
2.3.2.3.	Elementy diagnozy oparte na konsultacjach społecznych	61
2.3.2.3.1.	Pytanie ankietowe nr 1.....	61
2.3.2.3.2.	Pytanie ankietowe nr 2.....	62
2.3.2.3.3.	Pytanie ankietowe nr 3.....	63
2.3.2.3.4.	Pytanie ankietowe nr 6.....	65
2.3.2.3.5.	Pytanie ankietowe nr 7.....	71
2.3.2.3.6.	Pytanie ankietowe nr 9.....	73
2.3.2.3.7.	Pytanie ankietowe nr 10.....	73
2.3.2.3.8.	Pytanie ankietowe nr 11.....	74
2.3.2.3.9.	Pytanie ankietowe nr 12.....	75
2.3.2.4.	Podsumowanie diagnozy.....	79
2.3.2.4.1.	S – Strengths – silne strony	79
2.3.2.4.2.	W – Weaknesses – słabe strony	79
2.3.2.4.3.	O – Opportunities - szanse	79
2.3.2.4.4.	T – Threads - zagrożenia.....	80
3.	Faza 2: Opracowanie strategii	80
3.1.	Krok 4: Tworzenie i wspólna ocena scenariuszy. Określenie wspólnej wizji.....	80
3.1.1.	Działanie 4.1: Opracowanie scenariuszy potencjalnej wizji przyszłej mobilności.....	80
3.1.1.1.	Scenariusz kontynuacji	80
3.1.1.2.	Scenariusz włączenia kolejowego i realizacji części szans.....	80
3.1.1.3.	Scenariusz pełnego włączenia cywilizacyjnego	81
3.1.2.	Działanie 4.2: Omówienie scenariuszy z obywatelami i zainteresowanymi stronami ..	81
3.1.2.1.1.	Pytanie ankietowe nr 13.....	82
3.1.2.1.2.	Pytanie ankietowe nr 14.....	82
3.1.2.1.3.	Pytanie ankietowe nr 15.....	83
3.1.2.1.4.	Pytanie ankietowe nr 4.....	84
3.1.2.1.5.	Pytanie ankietowe nr 5.....	85
3.1.2.1.6.	Pytanie ankietowe nr 8.....	86
3.1.2.1.7.	Podsumowanie.....	87
3.2.	Krok 5: Określenie priorytetów i wymiernych celów planu mobilności miejskiej.....	88

3.2.1.	Działanie 5.1: Opracowanie wspólnej wizji mobilności. Identyfikacja priorytetów dla mobilności.	88
3.2.2.	Działanie 5.2: Wyznaczenie inteligentnych celów (prostych, mierzalnych, osiągalnych, istotnych, określonych w czasie)	88
3.3.	Krok 6: Ustalenie wskaźników celów.....	89
3.3.1.	Działanie 6.1: Identyfikacja wskaźników dla wszystkich celów.....	89
3.3.2.	Działanie 6.2: Uzgodnienie mierzalnych celów.	90
4.	Faza 3: Planowanie działań. Opracowanie planu mobilności miejskiej	90
4.1.	Krok 7: Wybór pakietów działań i uzgodnienie podziału odpowiedzialności.....	90
4.1.1.	Działanie 7.1: Tworzenie listy potencjalnych sposobów osiągnięcia wytyczonych celów.....	90
4.1.2.	Działanie 7.2: Zdefiniowanie zintegrowanych pakietów działań ze wskaźnikami dostosowanymi do celów SMART.	91
4.1.3.	Działanie 7.3: Monitorowanie i ewaluacja działań planu. Podział odpowiedzialności w zakresie działań i zarządzania, w tym zarządzania zmianą.....	91
4.2.	Krok 8: Uzgodnienie działań i obowiązków	91
4.2.1.	Działanie 8.1: Opis działań zaplanowanych w planie mobilności miejskiej.....	91
4.2.2.	Działanie 8.2: Identyfikacja źródeł finansowania i ocena możliwości finansowych.....	91
4.2.3.	Działanie 8.3: Uzgodnienie priorytetów, obowiązków i harmonogramu.....	92
4.2.4.	Działanie 8.4: Zapewnienie szerokiego wsparcia politycznego i społecznego	92
4.3.	Krok 9: Przygotowanie do wdrożenia i finansowania	92
4.3.1.	Działanie 9.1: Opracowanie planów finansowych i uzgodnienie podziału kosztów	92
4.3.2.	Działanie 9.2: Sfinalizowanie i zapewnienie jakości dokumentu „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej”	92
5.	Faza 4: Wdrażanie i monitorowanie planu mobilności miejskiej	93
5.1.	Krok 10: Zarządzanie wdrożeniem	93
5.1.1.	Działanie 10.1: Koordynacja realizacji działań. Informowanie i angażowanie mieszkańców.	93
5.1.2.	Działanie 10.2: Zakup towarów i usług. Kontrola postępów w zakresie realizacji celów.	93
6.	Załączniki	94
6.1.	Treść ankiety skierowanej do mieszkańców	94
6.2.	Informacja z 2022 r o linii kolejowej Zegrze -Przasnysz	100
6.3.	Informacja prasowa z 2023 r o linii kolejowej Zegrze -Przasnysz.....	102
6.4.	Informacja rządowa o linii Zegrze – Przasnysz	104
6.5.	Lokalne dane nt. bezpieczeństwa na drogach.....	106
6.6.	Powiązania korzenia z gminami.....	107
6.8.	Lokalne SDRR.....	109
6.9.	Struktura wieku i płci ludności miasta Chorzele w latach 2020-2022.....	110
6.10.	Zestaw pakietów działań na datę uchwalenia SUMP	111

Spis Ilustracji

Obraz 1. Strategiczny system instytucjonalny Miasta Przasnysz.....	15
Obraz 2. Mapa Miasta Przasnysz.....	21
Obraz 3. Mapa Gminy Przasnysz.....	22
Obraz 4. Mapa Gminy Jednoróżec.....	24
Obraz 5. Mapa Gminy Krzynowłoga Mała.....	25
Obraz 6. Mapa Gminy Czernice Borowe.....	26
Obraz 7. Mapa Gminy Krasne.....	27
Obraz 8. Mapa Gminy Chorzele.....	28
Obraz 9. Północny szlak TEN-T.....	30
Obraz 10. Docelowa sieć dróg z RPBD 2030.....	31
Obraz 11. Prognozowane natężenie ruchu w 2030 roku w RPBD2030.....	32
Obraz 12. Dostępność autobusowa w 2015 roku.....	33
Obraz 13. Potencjałowa dostępność do lekarzy transportem samochodowym.....	34
Obraz 14. Bazowa sieć kolejowa.....	35
Obraz 15. Planowana linia kolei wąskotorowej.....	36
Obraz 16. Długość ścieżek rowerowych na 100 km ² w Powiecie Przasnyskim na tle kraju w 2011 roku.....	37
Obraz 17. Długość ścieżek rowerowych na 100 km ² w Powiecie Przasnyskim na tle kraju w 2022 roku.....	38
Obraz 18. Liczba przystanków autobusowych w 2022.....	39
Obraz 19. Dane dotyczące emisji.....	40
Obraz 20. Poziom bezpieczeństwa na drogach.....	41
Obraz 21. liczba, płeć i prognoza ludności Powiatu na 2025 rok.....	42
Obraz 22. Przyrost naturalny w Powiecie.....	43
Obraz 23. Źródło: Bank Danych Lokalnych - GUS_Przyrost naturalny na terenie miasta Chorzele w latach 2020-2022.....	49
Obraz 24. Liczba i płeć mieszkańców gminy Chorzele; dane liczbowe.....	49
Obraz 25. Liczba i płeć mieszkańców gminy Chorzele; wykres.....	50
Obraz 26. Uczniowie dojeżdżający do szkół w Gminie Chorzele.....	50
Obraz 27. średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych.....	52
Obraz 28. Sieć drogową w Przasnyszu.....	53
Obraz 29. średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich.....	54
Obraz 30. Odpowiedzi na pytanie ankietowe o cele podróży i formę transportu.....	62
Obraz 31. Odpowiedzi na pytanie o częstotliwość podróży.....	63
Obraz 32. Środki transportu do poszczególnych miejscowości; wszystkie odpowiedzi.....	64
Obraz 33. Środki transportu do poszczególnych miejscowości; tylko podróżujący.....	64
Obraz 34. Odpowiedzi diagnozujące problemy mobilności.....	66
Obraz 35. Potrzeba promocji ruchu rowerowego i pieszego.....	66
Obraz 36. Brak przejść dla pieszych.....	67
Obraz 37. Czy wystarcza parkingów?.....	68
Obraz 38. Percepcja natężenia ruchu.....	69
Obraz 39. Poczucie bezpieczeństwa rowerzystów.....	70
Obraz 40. Potrzeba autobusu miejskiego.....	70
Obraz 41. Ocena natężenia transportu ciężarowego.....	71
Obraz 42. Badanie preferencji komunikacyjnych.....	72
Obraz 43. Posiadanie samochodu.....	73
Obraz 44. Posiadanie roweru.....	74
Obraz 45. Gotowość do korzystania z rowerów miejskich.....	75
Obraz 46. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Przasnysz.....	76

Obraz 47. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Jednoróżec.....	76
Obraz 48. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Krasne	77
Obraz 49. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Czernice Borowe.....	77
Obraz 50. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Krzynowłoga Mała	78
Obraz 51. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Chorzele.....	78
Obraz 52. rozkład statusu respondentów	82
Obraz 53. Wiek respondentów.....	83
Obraz 54. Rozkład płci respondentów	83
Obraz 55. Rozkład częstotliwości podróży do wybranych miejscowości	84
Obraz 56. Częstotliwość docierania do wybranych miejscowości wśród podróżujących do nich	85
Obraz 57. Dokąd najchętniej chcieliby respondenci docierać autobusem miejskim.	86
Obraz 58. Skłonność mieszkańców do zmiany form mobilności	87
Obraz 59. Podsumowanie kwotowe pakietów działań SUMP Przasnyskiego MOF	91

1. Wstęp

1.1. Czemu służy ten wstęp.

Dokumenty takie, jak niniejszy Zrównoważony Plan Mobilności Przasnyskiego Obszaru Funkcjonalnego (dalej skrótowo nazywany Planem) dotyczą bardzo skomplikowanego obszaru zagadnień powiązanego z ogromną liczbą danych i dokumentów. Ich właściwością jest w związku z tym często duża trudność dla czytelnika w odnalezieniu wśród tych detali i uwarunkowań jaka jest główna myśl i z czego ona wynika. Aby w jak największym stopniu ułatwić użytkownikom Planu jego percepcję i wykorzystanie, w niniejszym wstępie zapisane zostały podstawowe informacje o strukturze dokumentu i zasadach zastosowanych przy jego formułowaniu.

1.2. Miejsce tego dokumentu w hierarchii dokumentów strategicznych

1.2.1. Rys historyczny; tradycje i gąszcz nowych wymogów

Planowanie przestrzenne, zwłaszcza w odniesieniu do procesów urbanistycznych towarzyszyło ludzkości od najdawniejszych czasów – nie jest zatem zagadnieniem nowym. Już w starożytności na różnych kontynentach funkcjonowały konurbacje liczące dziesiątki a nawet setki tysięcy mieszkańców, a zatem zaludnione przez populacje przekraczające populację Powiatu Przasnyskiego (liczącą ca 49,4 tys. mieszkańców wg https://www.polskawliczbach.pl/powiat_przasnyski). I tak, olenia się, że Xi'an, które powstało w Chinach ponad 3100 lat temu i było stolicą trzynastu dynastii (kończył się tam sławny Jedwabny Szlak) w XI w. p.n.e. miało wedle szacunków 100 tysięcy mieszkańców. Populacja Babilonu, za czasów Hammurabiego (1792-1750 p.n.e.) miała wynosić około 60 tys. ludzi. Szacuje się, że w meksykańskim Teotihuacán mieszkało na kilka wieków przed naszą erą około 200 tys. ludzi. Populacja Kartaginy sięgała w III wieku p.n.e. 500 tys. osób. Między rokiem 1, a 200 n.e. Rzym zamieszkiwało około miliona osób. Wszystkie te kultury były świadome wielopłaszczyznowych problemów związanych z zarządzaniem takimi organizmami, a potrzeba zrównoważonego (w sensie spójnego z większością aspektów gospodarowania) zarządzania nimi wcale nie jest odkryciem ostatnich lat i działań organów Unii Europejskiej.

Jak podkreśla w monografii „Historia planowania i budowy miast” jej autor – profesor Janusz Słodczyk (<https://janusz-slodczyk.eu/>) w wyniku różnej praktyki w zarządzaniu rozwojem miast niektóre z nich powstawały i rozwijały się według określonego planu (tzw. *ville crée*), zaś inne wedle spontanicznych działań mieszkańców (tzw. *ville spontanée*), przy czym jak pokazuje historia „szereg miast zbudowanych według planu rozwijało się następnie w sposób spontaniczny, niejednokrotnie też spontaniczny rozwój miasta korygowany był przez realizację określonej koncepcji urbanistycznej.”¹ Natomiast od dawien dawna decydenci i architekci tworzący koncepcje urbanistyczne świadomi byli i w jak największym stopniu uwzględniali w swoich koncepcjach następujące uwarunkowania nazwane w 1948 roku² pojęciem czynników urbanistycznych, „którymi są:

- **Czynnik warunków przyrodniczych** – oznaczający oddziaływanie położenia geograficznego, ukształtowania terenu, budowy geologicznej, zasobów mineralnych, wód, klimatu i innych elementów środowiska fizyczno-geograficznego.
- **Czynnik gospodarczy** – wyraża wpływ dogodnych warunków do rozwoju funkcji produkcyjnych i usługowych, których obecność i znaczenie znajdują odzwierciedlenie w przestrzeni miasta.
- **Czynnik komunikacji** – którego wyrazem jest oddziaływanie położenia komunikacyjnego na lokalizację i rozwój miasta. Skrzyżowania szlaków handlowych, miejsca przepraw przez rzekę, a później wielkie węzły komunikacyjne są ważnym czynnikiem rozwoju miast.

¹ Cytat z książki wskazanej w tekście

² Patrz: idem

- *Czynnik militarny* – szczególnie w dawnych czasach miał niezwykle silny wpływ na lokalizację i formę miast.
- **Czynnik obyczajowo-prawny** – oznacza, że wygląd i układ przestrzenny miasta (w tym układ ulic, placów, sposób zabudowy działek i in.) odzwierciedlają życie społeczności miejskiej, a tradycje i obyczaje mieszkańców wyrażają się także w formie przepisów prawnych i praw zwyczajowych.
- *Czynnik kompozycji urbanistycznej* – czyli wpływ świadomego, planowego kształtowania struktury przestrzennej i wyglądu miasta.

Wielo-czynnikowość planowania urbanistycznego na terenach obecnej Polski odzwierciedlana była również od wieków w aktach prawnych, takich jak np. Ustawa ogniowa dla miast i miasteczek z 1786 roku. W okresie zaborów obowiązywały trzy różne systemy zastąpione Rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli. Po II wojnie światowej system planowania przestrzennego w Polsce przeszedł kolejną reformę. Dekret z dnia 2 kwietnia 1946 r. o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju znosił ustalenia rozporządzenia z 1928 r. i wprowadził trzystopniowy podział planowania przestrzennego. Plan krajowy obejmował sieć głównych ośrodków miejskich, sieć obsługi w dziedzinie komunikacji, energetyki i telekomunikacji. Powołano Główny Urząd Planowania Przestrzennego oraz podległe mu regionalne dyrekcje planowania przestrzennego. Na szczeblu lokalnym funkcjonowały miejscowe urzędy planowania przestrzennego. Ustawa z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym zdefiniowała nowe organy odpowiedzialne za sporządzanie planów, przy czym trójstopniowy podział planów został zachowany, natomiast uszczegółowiono zapisy dotyczące hierarchii poziomów planowania oraz zasadę uwzględniania planów szczebli wyższych w planach niższego szczebla. Ustawę tę zastąpiła Ustawa z 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym, która:

- zwiększyła rolę władz samorządowych oraz partycypacji społecznej w procesie planowania przestrzennego,
- zdefiniowała dokumenty planistyczne: KPZP, PZW, SUIKZP, MPZP (patrz rozdział Wykaz używanych skrótów)
- wprowadziła wymóg załączania prognoz skutków wpływu ustaleń planu na środowisko przyrodnicze.

27 marca 2003 r. została uchwalona uchylająca Ustawę o zagospodarowaniu przestrzennym obecnie obowiązująca (po zmianach w latach: 2008, 2010, 2011, 2013, 2015, 2021, 2022 i 2023) Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Obowiązujące na jej podstawie zasady dotyczące konieczności uwzględniania szeregu uwarunkowań prawnych oraz stanowisk licznych interesariuszy planowania przestrzennego zostały od tego czasu zmnożone:

- przepisami krajowymi dotyczącymi:
 - planowania rozwoju społecznego
 - planowania niskich emisji
 - planowania rozwoju kolei
 - planowania transportowego
 - planowania rozwoju sieci dróg
- przepisami unijnymi, z których najważniejsze w obszarze planów zrównoważonej mobilności miejskiej to:
 - Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0003.01/DOC_1&format=PDF

- Załącznik Koncepcja Dotycząca Planów Mobilności w Miastach Zgodnej z Zasadami Zrównoważonego Rozwoju do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0003.05/DOC_2&format=PDF
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Nowe unijne ramy mobilności miejskiej: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0811&from=PL>
- Wytyczne dotyczące opracowania i wdrożenia planu zrównoważonej mobilności w miastach - edycja druga: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf
- Podsumowanie dla decydentów dotyczące opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en?prefLang=pl&etrans=pl
- Zalecenia Komisji Europejskiej z dnia 8 marca 2023 r. ws. krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej:
- <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewiX48n1ImEAXWmSPEDHfnID-kQFnoECBEQAQ&url=https%3A%2F%2Feur-lex.europa.eu%2Flegal-content%2FPL%2FTXT%2FPDF%2F%3Furi%3DCELEX%3A32023H0550&usg=AOvVaw3QP20x3dOPdbZfV1Y4YJhA&opi=89978449> .

Wymienione powyżej przepisy unijne formalnie nie tworzą obowiązku dla JST. Jednak zapisane w nich postulaty zostały wprowadzone do projektów wsparcia ze udziałem funduszy unijnych. W konsekwencji, JST staje przed wyborem:

albo przyjmie uchwałą samorządową plan, którego istnienie nie jest wymagane przez obowiązujące w Polsce akty prawa powszechnego i dzięki temu będzie kwalifikować się do wsparcia z udziałem środków unijnych, albo takiego nieobligatoryjnego aktu prawa lokalnego nie stworzy i nie będzie w stanie korzystać z tego wsparcia. Przystępując do tworzenia stosownego planu siłą rzeczy musi dokonywać uzgodnień zarówno z krajowymi dokumentami strategicznymi, jak i z zasadami zapisanymi w wymienionych aktach unijnych.

1.2.2. Nowe jakościowo elementy i ich znaczenie

Powyżej zapisany rys historyczny wskazuje na to, że choć od tysiącleci planowanie przestrzenne wymagało od planistów i decydentów brania pod uwagę rozlicznych uwarunkowań, zatem ani obecne krajowe wymogi prawne ani wspomniane wymogi unijne nie są konceptualnie nowe, to jednak występują co najmniej dwa nowe zjawiska konieczne do uwzględnienia w budowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej:

- 1) Liczba różnego rodzaju dokumentów zgodność z którymi zapewnić musi JST przyjmująca plan zrównoważonej mobilności miejskiej stała się w ostatnich latach niepomniernie i wręcz jakościowo większa. Zawarcie szczegółowego zapisu i dowodu poprawności całej tej analizy zgodności w finalnym dokumencie prowadziłoby do przewagi tej analizy nad treścią i konkluzjami planu;
- 2) Na szczęście, rozwój techniki w zakresie telekomunikacji umożliwia korzystanie z linkami do omawianych dokumentów co zmniejsza presję na cytowanie ich w dokumencie wiodącym.

1.3. Wnioski dla konstrukcji dokumentu: jak go czytać.

W warunkach opisanych w podrozdziale, jak konkludują autorzy podsumowania analizy opublikowanej pod adresem: <https://www.prawo.pl/samorzad/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-w-dokumentach-gmin,524342.html> „Zaszyte w rozmaitych przepisach wymogi, wskazania i instrukcje tworzą potrzebę generowania na poziomie gminnym całej mozaiki dokumentów, strategii, planów i opracowań, (...) tworzenie planów i polityk lokalnych staje się pracochłonne w warstwie zapewniania spójności poszczególnych dokumentów, powiela się zapisy poszczególnych dokumentów, te same projekty i zamierzenia wpisuje się jako realizujące różne (czy też niekiedy – różnie nazwane) polityki i strategie.”

Aby uniknąć powyższych problemów a równocześnie pozwolić na stosowanie zapisów jak najkrótszych i jak najprostszych, umożliwiających równocześnie użytkownikowi dokumentu zarówno prześledzenie i zrozumienie logicznego ciągu implikacji prowadzących do przyjętych konkluzji, a równocześnie w razie potrzeby do sprawdzenia poszczególnych etapów rozumowania poprzez sięgnięcie do źródłowych aktów praw, bądź decyzji, w niniejszym dokumencie zdecydowano się nie zamieszczać tabel, w których porównywanie zapisów niniejszego Planu z zapisami referencyjnego innego dokumentu pozwala stwierdzić gramatyczną spójność znaczeniową obu zacytowanych zdań. W to miejsce wskazywany jest jedynie linkiem dany akt porównywany a zapisy niniejszego planu nie są multiplikowane poprzez ich pierwotne zapisanie w konkluzjach a następnie w tabelach porównawczych.

1.4. Zastrzeżenia

Jak każdy dokument strategiczny, tak i niniejszy Plan został napisany ze świadomością, że warunki w jakich będzie podlegał realizacji, będą podlegały zmianom o różnej dynamice i zróżnicowanym wpływie na elementy Planu. W tym kontekście, byłoby nieracjonalnym stanowić, że elementy planu pozostaną niezienne. W szczególności również te elementy, które zostały scharakteryzowane ilościowo (takie, jak choćby elementy kosztorysowe, zakładane terminy realizacji, bądź nawet zestaw docelowych wartości wskaźników realizacji) mogą podlegać zmianom. W dokumencie wskazano natomiast tryb i warunki dokonywania takich zmian.

Podkreślenia wymaga również zasada wynikająca z zapisów w źródłowym Zaleceniu Komisji Europejskiej z dnia 8 marca 2023 r.:

- sam wybór formy zalecenia,
- zapisy motywu (4): „W pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r. wprowadzono plany zrównowazonej mobilności miejskiej (SUMP) jako ramy dla miast służące planowaniu i wdrażaniu odpowiedzi na wyzwania w dziedzinie polityki mobilności miejskiej na całym miejskim obszarze funkcjonalnym”,
- zapisy motywu (8): „Dla wszystkich miast jest również dostępne kompendium niewiązanych wytycznych i materiałów referencyjnych dotyczących SUMP, opracowanych w ramach projektów współfinansowanych przez UE, aby pomóc tym miastom w przygotowaniu i wdrożeniu ich indywidualnych SUMP. Miasta zachęca się do korzystania z tej puli informacji odpowiednio do ich własnych potrzeb”,
- zapisy motywu (10): „Ostatecznie to miasta pozostają odpowiedzialne za opracowanie, przyjęcie i wdrożenie SUMP, jak również za wdrożenie zawartych w nich środków”,

świadczą o tym, że miasta przygotowując SUMP-y nie są związane obowiązującymi normami co do sposobu ich opracowywania ani ostateczności zawartych w nich konkluzji. W szczególności, zmierzania zapisane w niniejszym dokumencie nie są bezwzględnie obowiązującą normą obligującą miasto bądź inną jednostkę z jej Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) do jej realizacji w kwotach i terminach określonych w niniejszym dokumencie. Będzie on bowiem podlegał

zarządzaniu i dostosowywaniu do przyszłych warunków na zasadach kształtowanych przez suwerena, którym w tym przypadku jest podmiot stanowiący – czyli samo miasto, o którym mowa powyżej w przywołaniu motywu 10.

1.5. Wykaz używanych skrótów

Skrót	Znaczenie
B+R	(ang. Bike and Ride), instalacja bezpiecznego parkowania rowerów; umożliwia podróż łączoną rower <--> transport publiczny: podjedź rowerem i zaparkuj na parkingu i kontynuuj podróż innym środkiem, np. transportem publicznym
CK SUMP	Centrum Kompetencji ds. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
FEMA	Program Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027
FENIKS	Program Operacyjny Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027
FS	Fundusz Spójności
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GUS/BDL:	Główny Urząd Statystyczny / Bank Danych Lokalnych
JST	Jednostka Samorządu Terytorialnego
KPM	Krajowa Polityka Miejska 2030
KPO	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności
KPZP	Krajowy Plan zagospodarowania Przestrzennego
KS SUMP	Komitet Sterujący ds. wsparcia Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powołany Zarządzeniem nr 1 Ministra Infrastruktury z 20 stycznia 2023
KSRR 2030	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 - podstawowy dokument strategiczny polityki regionalnej państwa w perspektywie do 2030 r.
Miasto	Miasto Przasnysz
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny
MPZP	Miejski Plan Zagospodarowania Przestrzennego
P+R	(ang. Park and Ride), parking samochodowy umożliwiający podróż łączoną auto <--> transport publiczny: podjedź samochodem i zaparkuj na parkingu i jedź dalej transportem publicznym
PEP2030	Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej
PEP2040	Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.
PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Powiat	Powiat Przasnyski (tu: utożsamiany z Przasnyskim MOF)
PZRPTZ	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany również „planem transportowym”, którego obowiązek tworzenia dotyczy województw oraz niektórych powiatów (powyżej 80 tys. mieszkańców), gmin (powyżej 50 tys. mieszkańców), związków międzygminnych i powiatowo-gminnych (powyżej 80 tys. mieszkańców) itd. na podstawie Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dostępnej m.in. pod adresem internetowym patrz https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20110050013); nie jest równoważny z planem zrównoważonej mobilności miejskiej bo dotyczy jedynie transportu zbiorowego; w wym. ustawa nie posługuje się terminem „mobilność”.
RPBDK	Rządowy Plan Budowy Dróg Krajowych 2030 dostępny pod https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-budowy-drog-krajowych-do-2030-r-z-perspektywa-do-2033-r
SDRR	średni dobowy ruch roczny

SOR	Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020, z perspektywą do 2030 r. dostępna ze strony: https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/informacje-o-strategii-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju
SPPP	Strategia Rozwoju Powiatu Przasnyskiego na lata 2021-2027 patrz: https://samorząd.gov.pl/web/powiat-przasnyski/strategia-rozwoju-powiatu-przasnyskiego-na-lata-2021-2027
SRT2030	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku - horyzontalna, zintegrowana strategia sektorowa w ramach systemu dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju kraju; dostępna pod adresem internetowym: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2
SRWM	Strategia rozwoju Województwa Mazowieckiego dostępna z https://mbpr.pl/strategia-rozwoju-województwa-mazowieckiego-2030/
SUIKZP	Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
SUMP	Plan zrównoważonej mobilności miejskiej
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
WPF	Wieloletnie Prognoza Finansowa – podstawowe narzędzie planowania finansowego gmin i powiatów

2. Faza 1: Przygotowanie i analiza

Punkt wyjścia: Decyzja o przygotowaniu planu mobilności miejskiej.

Ani Miasto Przasnysz ani Powiat Przasnyski nie mają ludności liczebniejszej, niż 50 tysięcy. Dlatego nie istnieje przepis prawa obligujący Miasto, bądź władze powiatowe do opracowania SUMP. Decyzja o przygotowaniu wynika z niezbędności pozyskania wsparcia finansowego z programów wykorzystujących fundusze unijne, w tym zwłaszcza FRR i FS. Bez takiego wsparcia zakres możliwych działań w zakresie mobilności miejskiej byłby znacząco ograniczony de facto do prac związanych z utrzymaniem stanu infrastruktury drogowej. Wsparcie natomiast wymaga posiadania SUMP. Pomimo, iż jest to jeszcze jedna ze strategii, które miasto tworzy w zasadzie w związku z planowaniem Strategii Rozwoju Miasta Przasnysz do roku 2030 władze miasta uznali, że doszczegółowienie tej strategii pod kątem mobilności jest działaniem celowym i podjęli to wyzwanie.

2.1. Krok 1: Skonfigurowanie struktury grupy roboczej

2.1.1. Działanie 1.1: Określenie potencjału dla stworzenia skutecznego planu zrównoważonej mobilności miejskiej

Zgodnie z zapisem poprzedzającym rozdział 1.6 w mieście Przasnysz funkcjonuje doświadczony system instytucjonalny sprawdzony podczas opracowywania Strategii Rozwoju Miasta Przasnysz do roku 2030. W samej Strategii został on zaprezentowany następująco:



Obraz 1. Strategiczny system instytucjonalny Miasta Przasnysz.

2.1.2. Działanie 1.2: Utworzenie międzywydziałowego zespołu podstawowego. Wybór koordynatora prac nad planem mobilności

Fundamentalną komórką organizacyjną w podstawowym zespole międzywydziałowym zbudowanym na potrzeby SUMP jest Wydział Inwestycji, Rozwoju i Pozyskiwania Środków Zewnętrznych. Mandat prowadzenia prac nad SUMP wynika dla tego wydziału wprost z § 31 Regulaminu Organizacyjnego Urzędu Miasta, dostępnego pod adresem <https://przasnysz.biuletyn.net/?bip=1&cid=1158&bsc=N>.

Koordynatorem prac nad planem mobilności została Pani Naczelnik ww. Wydziału Agnieszka Mikołajewska.

W prace zespołu zaangażowane są w miarę potrzeb osoby z następujących wydziałów Urzędu Miasta:

- Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska,
- Wydziału Geodezji, Gospodarki Nieruchomościami i Planowania Przestrzennego,
- Referat ds. Promocji i Komunikacji Społecznej
- Referat Finansowo-Księgowy,
- Referat ds. Finansów Oświaty i Sportu.

Prace wspólne z gminami wchodzącymi w zakres MOF³ odbywają się na podstawie porozumienia pomiędzy kierującymi odpowiednimi urzędami (na poziomie Burmistrzów i Wójtów), a także na poziomie równoległym -pomiędzy branżowo odpowiednimi jednostkami organizacyjnymi urzędów.

Nawiązano również koordynację prac ze Starostwem Powiatowym w Przasnyszu.

W dniu 15 marca 2024 r. podpisano porozumienie ze wszystkimi gminami współtworzącymi SUMP, które reguluje współpracę pomiędzy gminami zaangażowanymi w opracowanie i wdrożenie SUMP oraz powołujące zespół odpowiedzialny za przygotowanie SUMP wraz z podziałem kompetencji i obowiązków.

Plan zostanie podjęty uchwałą Rady Miejskiej w Przasnyszu.

³ Patrz rozdział 1.7

2.1.3. Działanie 1.3: Zapewnienie odpowiedzialności politycznej i instytucjonalnej. Uwzględnienie wpływu krajowych i regionalnych ram planowania.

W celu zagwarantowania spójności i komplementarności SUMP z polityką i planami w obszarach takich jak:

- I. mobilność;
- II. użytkowanie gruntów i planowanie przestrzenne;
- III. rozwój społeczno-gospodarczy;
- IV. ochrona środowiska
- V. zazielenianie obszarów miejskich;
- VI. adaptacja do zmian klimatu;
- VII. energetyka;
- VIII. zdrowie i
- IX. edukacja

- 1) Konsultowano właściwe referaty i wydziały wewnątrz Urzędu,
- 2) Przeprowadzono konsultacje z odpowiednikami w Starostwie Powiatowym i odpowiednimi jednostkami urzędów gmin wchodzących w skład MOF,
- 3) Pozyskano, zgromadzono, zarchiwizowano, poddano przeglądowi pod kątem zgodności ze Strategia Rozwoju Miasta Przasnysz i wynikająca z niej wizją mobilności Przasnyskiego MOF strategiczne dokumenty źródłowe dotyczące wyżej wymienionych obszarów zarówno na poziomie Powiatu, Województwa i Kraju.

2.1.4. Działanie 1.4: Identyfikacja kluczowych interesariuszy i planowanie ich zaangażowania.

Wśród interesariuszy Przasnyskiego MOF zidentyfikowano następujące grupy:

- A. mieszkańców wszystkich gmin wchodzących w skład Powiatu Przasnyskiego – najważniejsza grupa;
- B. osoby o szczególnych potrzebach w zakresie mobilności (uwzględniając perspektywę płci, grup defaworyzowanych, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych i dzieci) – grupa o szczególnych potrzebach i najbardziej zagrożona wykluczeniem społecznym na różnym poziomie;
- C. GDDKiA (ze względu na wagę sieci drogowej dla MOF), jak również PKP PLK (ze względu na strategiczną wagę dla regionu projektu budowy linii kolejowej Zegrze – Przasnysz);
- D. lokalnych przedsiębiorców;
- E. lokalne organizacje (NGO).

2.2. Krok 2: Określenie ram planowania

2.2.1. Działanie 2.1: Określenie zakresu geograficznego obszaru funkcjonalnego i powiązań z gminami uwzględnionymi w planie mobilności.

Delimitacja obszarów funkcjonalnych co do zasady odbywa się w ramach strategii rozwoju województwa (SRW), o której mowa w art. 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa. W związku z tym, że w dokumencie STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO 2030+ Innowacyjne Mazowsze dostępnym na stronie <https://mazovia.pl/pl/bip/dokumenty-strategiczne/strategia-rozwoju-wojewodztwa-mazowieckiego-2030-innowacyjne-mazowsze.html> nie ma takiej delimitacji dla Przasnyskiego MOF, obszar funkcjonalny Przasnysza został wyznaczony w oparciu o przesłanki dobrze ugruntowanej współpracy.

Ta wynika z wieloletniej relacji pomiędzy gminami wchodzącymi w skład Powiatu Przasnyskiego z miastem korzeniem tej grupy gmin: Przasnyszem. Współpraca ta dotyczy między innymi koordynacji planów napraw dróg lokalnych oraz w zakresie finansowania komunikacji zbiorowej będącej głównym środkiem dojazdu mieszkańców do miejsc pracy zlokalizowanych częstokroć w mieście Przasnysz.

2.2.2. Działanie 2.2: Powiązanie z innymi procesami planowania, w tym określenie szans i barier instytucjonalnych, prawnych i finansowych, wpływających na proces planistyczny

Jak już wspomniano we Wstępie, proces planowania wymaga nieustannego „pilnowania” (zachowania) zgodności z przepisami prawa, ale również z obowiązującymi dokumentami strategicznymi oraz normami i rekomendacjami. Zasadniczą rolę odgrywają tu dokumenty typu „Strategia” (strategie wdrażania instrumentów terytorialnych/strategie rozwoju ponadlokalnego i strategii rozwoju gmin/powiatów; inne strategii rozwoju), bądź „Plan” (studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), plany ogólne i plany zagospodarowania przestrzennego; plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan dla miasta lub plan dla miasta uwzględniający gminy sąsiednie); plany gospodarki niskoemisyjnej/rozwoju elektromobilności/rewitalizacji/adaptacji do zmian klimatu; programy ochrony środowiska), w tym z każdego z poziomów:

- Ogólnopolskiego (ONZ, UE)
- Ponad-krajowego (UE)
- Krajowego, zwłaszcza krajowe i wojewódzkie dokumenty sektorowe dot. mobilności i transportu,
- Regionalnego, zwłaszcza regionalne plany transportowe
- Lokalnego, w tym:
 - o Równorzędno ekonomicznie i administracyjnie a bliskiego geograficznie
 - o Podrzednego (gminy z okolicy)

Dodatkowo dochodzą kwestie ram prawnych i finansowych.

W pracach nad niniejszym dokumentem cały zespół dochowywał szczególnej staranności, aby ani w warstwie faktograficznej i diagnostycznej, ani w części stricte planistycznej nie popaść w kolizję z jakimkolwiek z wyżej wspomnianych dokumentów.

O ile w obszarze metodycznym jest to co do zasady możliwe, o tyle w częściach decyzyjnej i finansowej nie jest to już takie oczywiste. Decyzje co do elementów infrastruktury Miasto może podejmować jedynie w odniesieniu do tych, które podlegają jego jurysdykcji. Decyzje w sprawach

dróg szynowych oraz dróg wojewódzkich i krajowych oczywiście do takich nie należą, zaś Miasto nie ma w zasadzie żadnych narzędzi, poza wnioskowaniem o uwzględnienie jego stanowiska, aby przykładowo: inicjować, bądź domagać się od właściwych dysponentów bądź decydentów akceptacji, czy choćby stanowiska w sprawie tak istotnych dla Planu Mobilności kwestii, jak realizacja linii kolejowej czy obwodnicy będącej częścią drogi krajowej, tym bardziej, gdy starania o takie rozwiązania trwają od wielu lat i spotykają się z informacjami w rodzaju braku możliwości, czy celowości.

Również w niniejszym SUMP, na podstawie przeprowadzonej analizy potrzeb zidentyfikowano kilka (omawianych w dalszym ciągu) celowych przedsięwzięć inwestycyjnych wykraczających poza strefę władztwa wójtwa Miasta. W takich sytuacjach trudno o zapewnienie pełnej zgodności z trwającymi procesami planistycznymi wyższego rzędu zwłaszcza w przypadkach, gdy opublikowane obowiązujące plany/strategie/programy nie dostrzegają potrzeb lokalnych zidentyfikowanych w trakcie prac nad zintegrowanym planem mobilności lokalnego obszaru funkcjonalnego.

W celu zachowania zasady zgodności można w takich sytuacjach przyjąć tylko dwie strategie:

- 1) albo wcale nie formułować jakichkolwiek scenariuszy planów, które zawierałyby inwestycje dotyczące infrastruktury nie podlegającej JST budującej plan,
- 2) albo formułować takie plany, traktując elementy podlegające decyzjom wyższego rzędu jako uwarunkowania i równocześnie komunikować decydentom lokalne potrzeby wspierając te komunikaty uzasadnieniami wynikającymi z przeprowadzonej diagnozy.

W niniejszym planie przyjęto drugie rozwiązanie jako bardziej racjonalne i zachowujące choćby cień szans na realizację. Pierwsze rozwiązanie prowadziłoby bowiem do możliwości zajęcia nieporozumienia ze strony organów decyzyjnych wyższego szczebla, polegającego na uznaniu, że skoro potrzeby lokalne nie zostały zakomunikowane, to przyczyną tego nie jest historia, tylko brak takich zidentyfikowanych potrzeb. Wówczas, właściwa identyfikacja mogłaby zajść dopiero wówczas, gdyby organy wyższego szczebla zwrócili się do JST z konsultacjami własnych planów. Mogłoby to opóźnić uzgodnienie identyfikacji potrzeb, które już obecnie jawią się jako dostatecznie dobrze udokumentowane.

Przyjmując ścieżkę opisaną powyżej pod numerem 2, autorzy niniejszego SUMP spodziewają się, że mogą zajść dwojakiego rodzaju okoliczności:

- A) inwestycje ujęte w obecnie uznawanych za obowiązujące planach zostaną w przyszłości wstrzymane;
- B) inwestycje, których w obecnie uznawanych za obowiązujące planach nie zapisano z różnych względów, zostaną w przyszłości do tych planów wpisane.

W przypadku A w niniejszym planie uznano za uzasadnione przyjęcie założenia o realizacji przedmiotowej inwestycji.

W przypadku B tylko formułowano stosowny scenariusz, uznając go jednak za niedostatecznie realny do przyjęcia w scenariuszu podlegającym wdrożeniu niniejszego planu. Budżety podlegały szacowaniu jedynie w odniesieniu do przedsięwzięć włączonych w scenariusz przeznaczony do realizacji.

Odnośnie kwestii barier finansowych przyjęto następujące rozwiązania metodyczne.

W przypadkach, gdy własne środki JST nie są wystarczające dla sfinansowania całości przedsięwzięcia:

- gdy istnieją umowy lub wstępne porozumienia dotyczące współfinansowania przedsięwzięcia ze strony zewnętrznego podmiotu – w planie wskazano jedynie wydatki przewidziane taką umową/porozumieniem przez JST;
- gdy nie istnieją jeszcze wymienione wyżej umowy lub wstępne porozumienia dotyczące współfinansowania przedsięwzięcia ze strony zewnętrznego podmiotu, ale zaprezentowane są programy, które zakładają współfinansowanie danego typu przedsięwzięć – w planie wskazano oszacowanie całego kosztu przedsięwzięcia oraz odpowiedni program lub programy, z których można w przyszłości liczyć na pozyskanie części finansowania.

Należy podkreślić, że zgodnie z rozdziałem 1.3 ze Wstępu, niniejszy plan ma charakter strategii, a nie zobowiązującego projektu, który zakłada obowiązek realizacji wszystkich pozycji budżetowych zgodnie z jego zapisami. Przyjęcie niniejszego Planu zobowiązuje natomiast tych jego interesariuszy, których określono w planie jako czynniki sprawcze (jednostki odpowiedzialne) do dążenia wszelkimi dostępnymi (legalnymi i fizycznie realizowalnymi) sposobami do wypełnienia celów planu.

Jeszcze raz warto podkreślić, że strategiczny charakter niniejszego planu jest równoznaczny również z tym, że należy go rozumieć nie tyle jako jednorazowy akt decyzyjny, ale jako ciągły, cykliczny proces, w wyniku którego zarówno warstwa diagnostyczna podlegać będzie uzupełnianiu, jak i warstwa przedmiotowa podlegać będzie aktualizacji, projektowaniu i rekalkulacji.

Na koniec tego rozdziału warto zanotować, że weryfikacji zgodności z niniejszego SUMP a procesami planistycznymi wyższego rzędu i wynikającymi z nich dokumentami strategicznymi dokonano w sensie opisanym w niniejszym rozdziale w odniesieniu do każdego z dokumentów wymienionych w rozdziale 1.5. Przy tym, zgodnie z zapisami ze Wstępu, w celu uniknięcia powielania dostępnych w przestrzeni publicznej zapisów, co prowadziłoby do niepotrzebnego zwiększenia objętości tego dokumentu a tym samym do utrudnień w korzystaniu zeń, zrezygnowano z umieszczania w SUMP zapisów tabelarycznych dowodzących współbrzmienia zapisów tego planu z takimi zewnętrznymi aktami.

2.2.3. Działanie 2.3: Uzgodnienie harmonogramu i planu pracy. Zaplanowanie włączenia w planowanie mieszkańców i interesariuszy.

Zaplanowano, że pierwsza wizja i podstawy wyjściowej wersji SUMP, która zostanie poddana konsultacjom z mieszkańcami i innymi interesariuszami oraz określi instytucjonalne i proceduralne ramy monitorowania i aktualizacji Planu, zostanie przedstawiona pod decyzję Rady Miejskiej w Przasnyszu w marcu 2024 roku. Następnie będzie regularnie przedmiotem dorocznego monitoringu i corocznej oceny co do celowości i/lub konieczności weryfikacji.

2.2.4. Działanie 2.4: Uzgodnienie planu działań oraz ustalenia dotyczące zarządzania, w tym ewentualności pozyskania wsparcia zewnętrznego.

Ze względu na stosunkowo szerokie spektrum zagadnień do uwzględnienia oraz stosunkowo niewielki zakres doświadczeń w obszarze nowych zaleceń UE w obszarze planowania mobilności miejskiej, podjęto decyzję o pozyskaniu wsparcia doradczego, które na bardzo korzystnych finansowo warunkach uzyskano ze strony doświadczonej organizacji doradczej: Centrum Przedsiębiorczości Racjonalnej; Fundacji Praktyków Biznesu z Warszawy, specjalizującej się we wspieraniu MSP i JST w prowadzeniu projektów oraz pozyskiwaniu wsparcia z programów krajowych.

2.3. Krok 3: Analiza sytuacji w zakresie mobilności na terenie Przasnyskiego MOF

2.3.1. Działanie 3.1: Identyfikacja źródeł informacji i współpraca z właścicielami danych.

Zgodnie z zapisami rozdziałów 2.2 oraz 2.4 i w celu dokonania analiz, po pierwsze dokonano zestawienia niezbędnych danych. Dane niezbędne do zbadania zgodności innymi procesami planistycznymi okazały się dostępne w przestrzeni publicznej. W celu aktualizacji i uzupełnienia tych zasobów zwrócono się do urzędów gmin zaliczonych do Przasnyskiego MOF oraz do Starostwa Powiatowego i wyselekcjonowanych interesariuszy (w tym GDDKiA, mieszkańców – patrz ankieta opisana w dalszym ciągu). Część danych wydobyto z zasobów zgromadzonych samodzielnie przez Urząd Miasta Przasnysz.

2.3.2. Działanie 3.2: Analiza problemów i możliwości

Przed przystąpieniem do analizy SWOT, w niniejszym rozdziale zbierzemy najważniejsze elementy diagnozy obejmującej:

- analizę zagadnień transportu publicznego (włączając w to kolej, infrastrukturę P&R, B&R)
- analizę zagadnień logistyki miejskiej.

Dodatkowo ocena stanu i możliwości obejmuje w szczególności:

- kwestię możliwości praktycznego podziału modalnego mobilności,
- kwestie klimatyczne - ocena „bieżących” emisji gazów cieplarnianych z istniejących systemów transportowych objętych planem oraz identyfikacja głównych czynników emisji,
- kwestii środowiskowych:
 - I. wpływu na jakość powietrza i poziom hałasu,
 - II. wpływu na obszary chronione, tereny zielone i ich wzajemne powiązanie.

2.3.2.1. Elementy diagnozy oparte na publikowanych źródłach danych

2.3.2.1.1. Uwarunkowania geograficzne

2.3.2.1.1.1. Położenie Przasnyskiego MOF i jego skład.

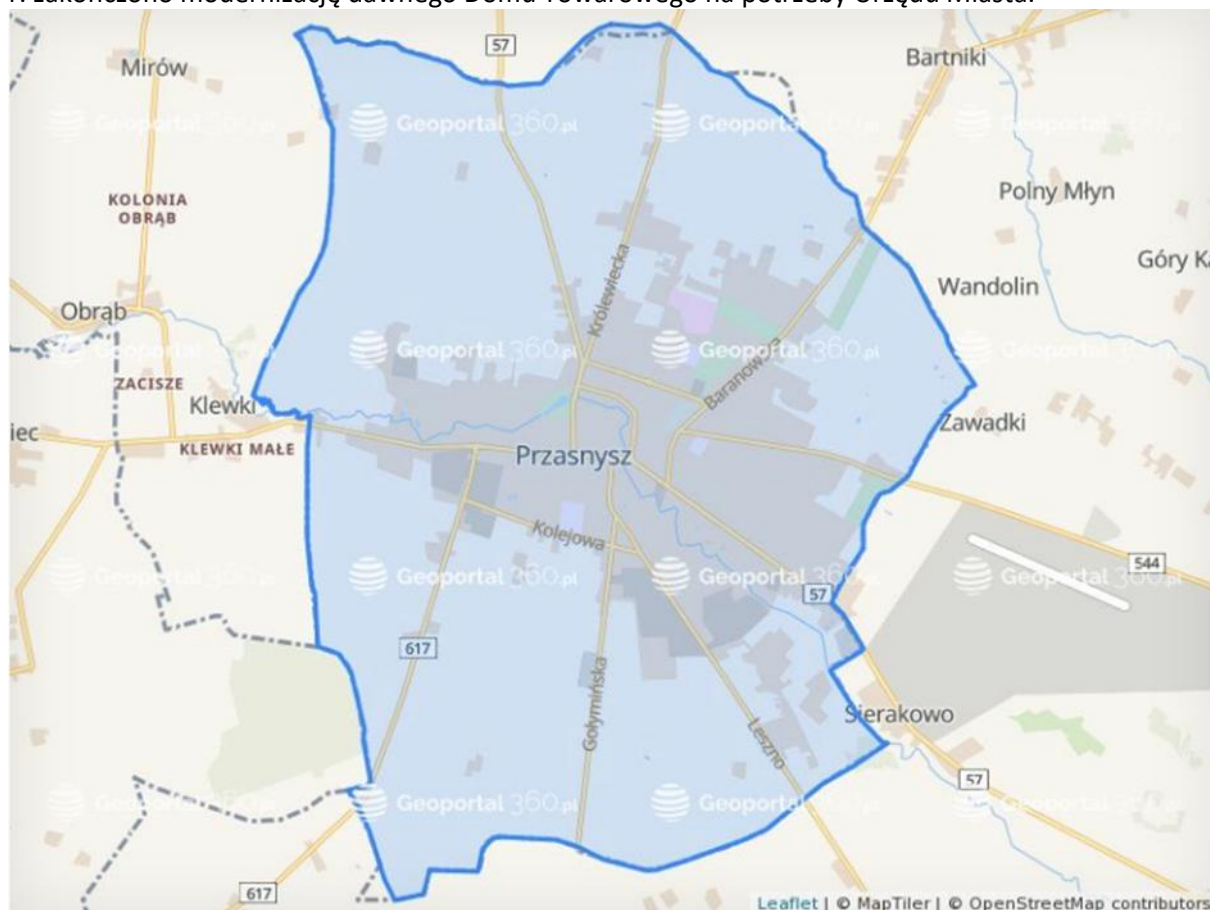
Przasnyski Miejski Obszar Funkcjonalny = Gminy Powiatu Przasnyskiego

Teksty zamieszczone w niniejszym rozdziale pochodzą od władz samorządowych samych gmin i są dostępne na portalu:

<https://samorząd.gov.pl/web/powiat-przasnyski/gminy-powiatu-przasnyskiego>

Miasto Przasnysz jest położone na skraju Wysoczyzny Ciechanowskiej, wchodzącej w skład Nizin Środkowopolskich. Teren jest równinny, mało urozmaicony. Miasto położone jest nad rzeką Węgierką, w odległości 106 km od Warszawy, 22 km od Ciechanowa i 56 km od Ostrołęki. Jest siedzibą władz powiatowych, miejskich oraz gminnych. W Przasnyszu mieści się nowoczesny Szpital

Rejonowy, Sąd i Prokuratura, Urząd Skarbowy, Zakład Ubezpieczeń Społecznych oraz inne instytucje świadczące usługi na rzecz ludności. Na powierzchni 25 km² zamieszkuje łącznie 17177 osób według danych GUS za rok 2019. Przasnysz otrzymał prawa miejskie w 1427 r. Najstarsze ślady osadnictwa na terenie Przasnysza pochodzą z przełomu epoki brązu i żelaza (ok. 700 p.n.e.). W XIII w. funkcjonowała tu osada targowa, która rozrastając się nabierała stopniowo miejskiego charakteru. Nazwa miasta jest dzierżawcza i pochodzi od imienia Przasnych, które nosił właściciel osady zlokalizowanej na terenie dzisiejszego Przasnysza. Największy rozkwit miasta miał miejsce w wieku XVI, zwłaszcza po wcieleniu w 1526 roku Mazowsza do Korony. W 1576 r. stał się siedzibą starostwa niegrodowego. W latach 1588-1618 wybudowano tu kościół i klasztor pobernardyński (oo. pasjonistów) fundacji Pawła Kostki. W roku 1758 August III potwierdził przywileje dla miasta Przasnysza, a w 1787 r. uczynił to również Stanisław August Poniatowski. W okresie międzywojennym Przasnysz był stolicą powiatu w województwie warszawskim. Obecnie miasto jest głównym ośrodkiem kultu św. Stanisława Kostki, którego relikwie spoczywają w odległym o 5 km Rostkowie. Od 1999 roku miasto zrealizowało wiele znaczących inwestycji. Do najważniejszych zaliczają się: rozbudowa i modernizacja nowoczesnej oczyszczalni ścieków, rozbudowa sieci ciepłowniczej, budowa kanalizacji sanitarnej, termomodernizacja budynków szkolnych, budowa jazu na rzece Węgiec, zainstalowanie systemu monitoringu miasta i rozbudowa Stadionu Miejskiego o zaplecze treningowo-rehabilitacyjne. W 2006 r. zakończono modernizację dawnego Domu Towarowego na potrzeby Urzędu Miasta.



Obraz 2. Mapa Miasta Przasnysz.

Dane teleadresowe:

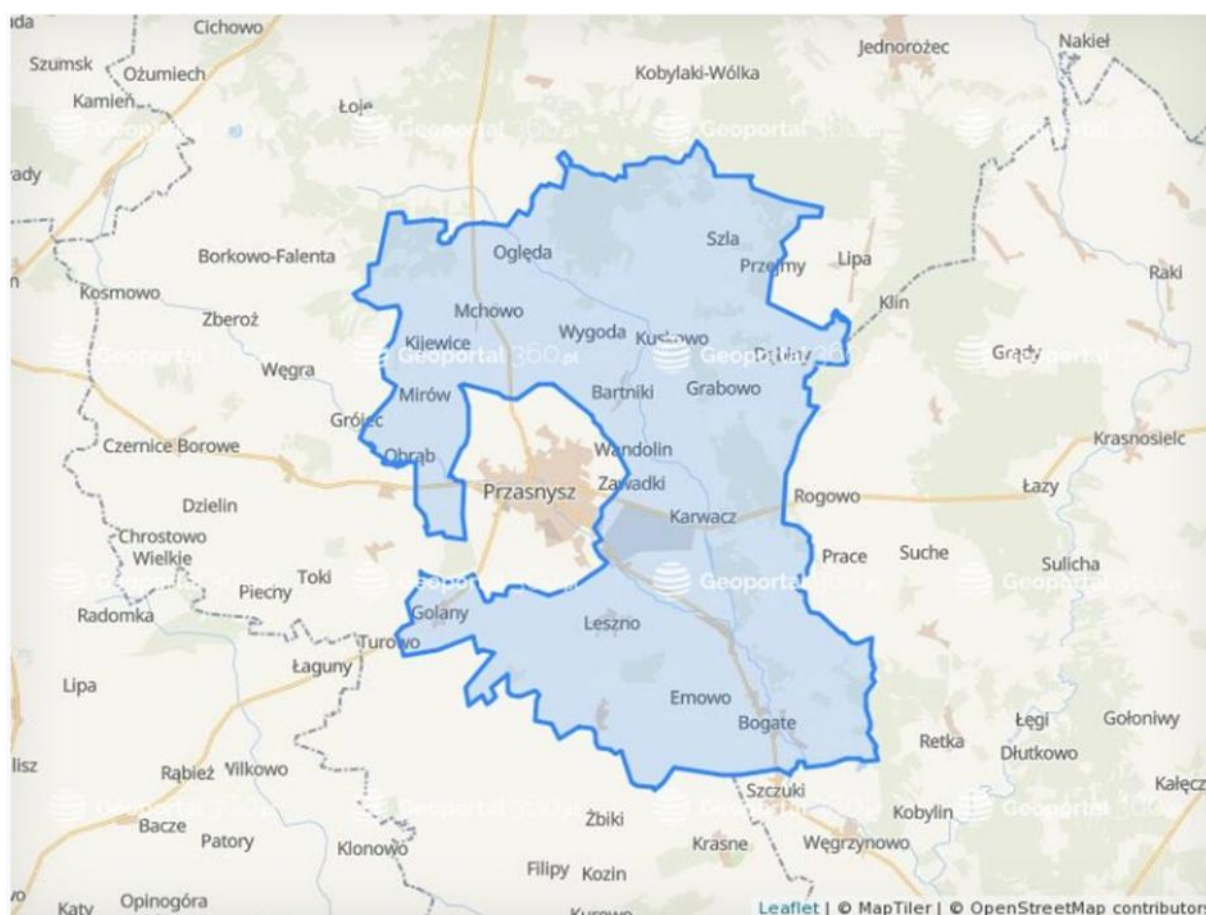
Urząd Miasta Przasnysz

ul. Jana Kilińskiego 2, 06-300 Przasnysz

tel. (29) 756 49 00, fax (29) 756 49 39

e-mail: umprzas@przasnysz.um.gov.pl

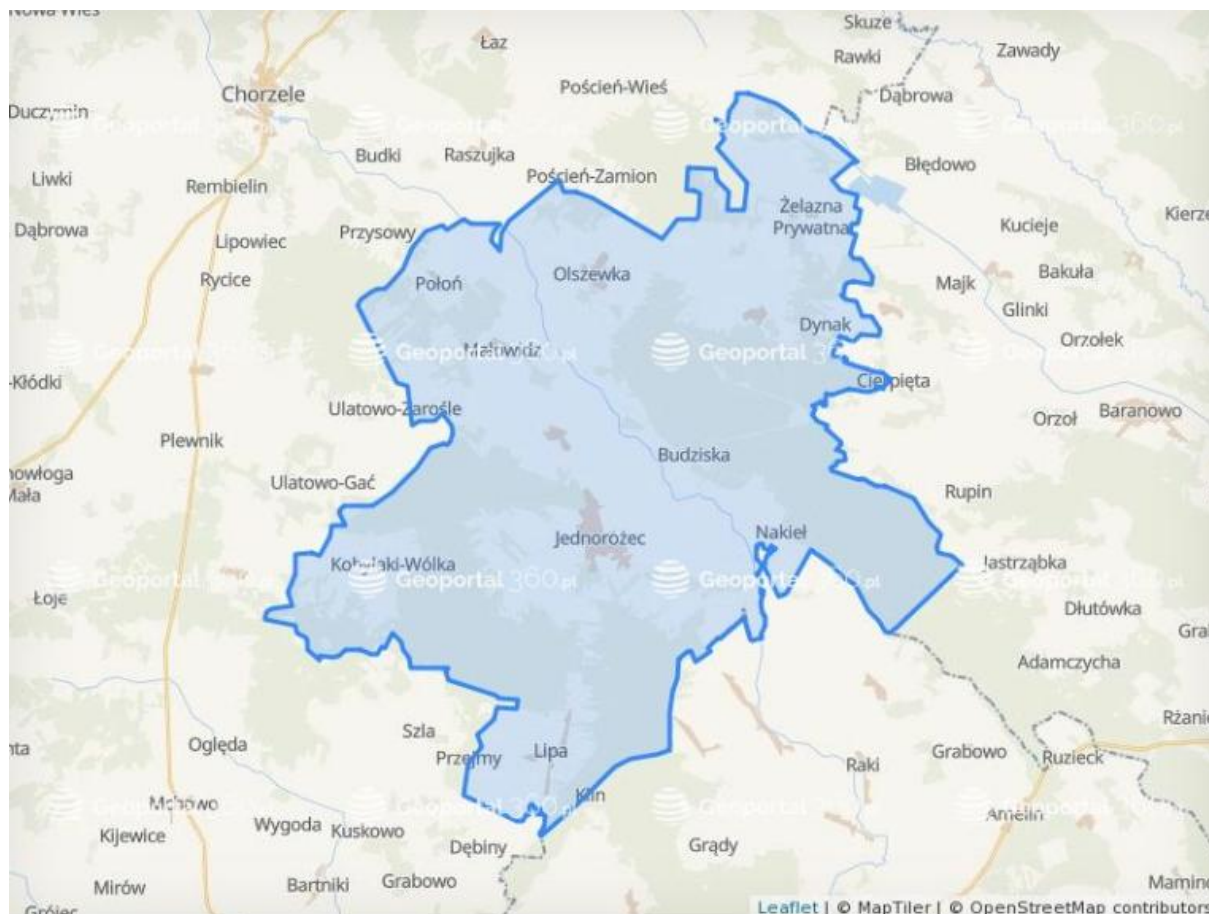
Gmina Przasnysz położona jest w południowo-wschodniej części powiatu przasnyskiego. Podzielona jest na 34 sołectwa, składające się z 44 miejscowości. Obszar gminy zaliczany jest do wschodniej części obszaru Wysoczyzny Ciechanowskiej. Niewielkie obrzeża północno-zachodniej części gminy leżą w obrębie Wzniesień Mławskich. Przez jej teren przebiega szlak komunikacyjny Warszawa – Szczytno oraz Białystok – Płock. Gmina zajmuje obszar o powierzchni 184 km², który zamieszkuje 7 228 mieszkańców według danych GUS za rok 2019. W strukturze powierzchniowej dominują użytki rolne – 76,6%, użytki leśne zajmują 15,7% terytorium. Gęstość zaludnienia wynosi 40 os/km². Terytorium Gminy stanowi 15,1% powierzchni powiatu. Gmina jest obszarem typowo rolniczym. Występują tu gleby III i IV klasy bonitacyjnej, charakterystyczne dla Wysoczyzny Ciechanowskiej. Jest to obszar o najwyższej przydatności rolniczej, do którego wchodzi też sąsiednie gminy tj. Płoniawy-Bramura, Krasne, Czernice Borowe, Grudusk i Opinogóra. Od północnej części gminy w kierunku południowym, rozciągają się duże kompleksy leśne. Wody powierzchniowe z całej gminy zbiera rzeka Węgierka z dopływami należącymi do zlewni chronionej rzeki Narwi. Zasoby wód podziemnych są stosunkowo małe. W miejscowości Karwacz usytuowany jest sztuczny zbiornik wodny (na rzece Morawce) o powierzchni 10,2 ha., przeznaczony do celów rekreacyjnych i rolniczych.



Obraz 3. Mapa Gminy Przasnysz.

Dane teleadresowe:
Urząd Gminy Przasnysz
ul. Św. St. Kostki 5, 06-300 Przasnysz
tel./fax (29) 752 27 09
e-mail: ugprzasnysz@przasnysz.pl

Gmina Jednorożec położona w północnej części województwa mazowieckiego, w północno – wschodniej części powiatu przasnyskiego. W gminie Jednorożec funkcjonuje 19 sołectw (...). Główną osią komunikacyjną gminy są dwie drogi powiatowe przecinające się w centrum miejscowości gminnej w Jednorożcu. Droga powiatowa nr 3234 W Stara Wieś – Chorzele – Krasnosielc oraz droga powiatowa nr 2514W Myszyniec - Zdunek – Bartnik. Tymi drogami mieszkańcy gminy dostają się do większych miast regionu m.in. Ostrołęki, Warszawy, Olsztyna, a przede wszystkim do miasta powiatowego Przasnysz (podkreślenie edytora SUMP), gdzie mieszkańcy znajdują zatrudnienie. Gmina posiada ponad 40 kilometrów dróg gminnych ułatwiających dostępność komunikacyjną do instytucji publicznych i instytucji świadczących usługi publiczne zarówno w gminnej miejscowości Jednorożec jak i mieście powiatowym Przasnysz. Przez teren gminy Jednorożec w miejscowości Parciaki i Olszewka przebiega nieczynna linia kolejowa nr 35 relacji Ostrołęka – Szczytno. Obecnie linia jest w trakcie reaktywacji (odbudowy), co będzie miało duże znaczenie dla układu komunikacyjnego i transportowego gminy . Przez teren gminy Jednorożec przepływają trzy rzeki Orzyc, Ulatówka i Płodownica. Na obszarze gminy Jednorożec nie występują jeziora i większe zbiorniki wodne. W granicach obszaru gminy Jednorożec znajdują się obszary Natura 2000: Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Doliny Omulwi i Płodownicy PLB140005, obejmujący swym zasięgiem północno-wschodni fragment obszaru gminy Jednorożec o powierzchni ok. 1.000 ha; Obszar Zachodniokurpiowskie Bory Sasankowe PLH140052, we wschodniej części gminy, o powierzchni ok. 2.030 ha; użytek ekologiczny Torfianka; 3 pomniki przyrody. W granicach gminy Jednorożec rolniczą przestrzeń produkcyjną tworzą przede wszystkim łąki i pastwiska trwałe (zajmują około 26% całkowitej powierzchni gminy) oraz grunty orne, które dominują w zachodniej części gminy i zajmują około 21% jej powierzchni. W strukturze użytków rolnych przeważają gleby o bardzo niskiej wartości użytkowej V-VI klasy gruntów ornich. Są to gleby o składzie mechanicznym piasków luźnych i słabogliniastych, bez struktury lub słabo strukturalne bardzo łatwe do uprawy mechanicznej. Lasy w gminie Jednorożec zajmują około 10.881,61 hektarów, w tym około 8.268,11 hektarów to lasy publiczne (około 75% ogólnej powierzchni lasów), a około 2.819,00 hektarów to lasy prywatne (około 25%). Największy kompleks zajmują w południowo-wschodniej i zachodniej części gminy. Lesistość w gminie Jednorożec wynosi 46,9%, co jest wskaźnikiem zdecydowanie większym niż średnia lesistość w kraju (29,4%) i średnia lesistość województwa mazowieckiego (23,0%) oraz średnia lesistość powiatu przasnyskiego (30,5%). Lasy w gminie należą do dwóch Nadleśnictw: Nadleśnictwa Parciaki oraz Nadleśnictwa Przasnysz. Dominującą funkcję w strukturze gospodarki gminy Jednorożec pełni rolnictwo. Pozarolnicze formy działalności są stosunkowo słabo rozwinięte. Gmina charakteryzuje się małą liczbą zarejestrowanych podmiotów gospodarczych i niskim wskaźnikiem przedsiębiorczości. Istotną częścią lokalnej gospodarki jest sektor handlowy i usługowy. W gminie Jednorożec kluczowi pracodawcy zlokalizowani są w miejscowości gminnej w Jednorożcu. Są to między innymi urzędy i instytucje publiczne (Urząd Gminy, Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej, Gminna Biblioteka Publiczna, filia Banku Spółdzielczego w Przasnyszu oddział Jednorożec, Szkoła Podstawowa, Liceum Ogólnokształcące, Szkoła Branżowa II stopnia, Samorządowe Przedszkole, Publiczny Żłobek, Urząd Pocztowy, Ośrodek Zdrowia, Apteka, stacja pogotowia ratunkowego, Posterunek Policji i tym podobne) oraz punkty usługowe (piekarnie, sklepy spożywcze i wielobranżowe, markety spożywcze, sklepy budowlane, zakłady usługowe, firmy budowlano-montażowe, transportowe oraz handel obwoźny). Znaczna część mieszkańców gminy znalazła zatrudnienie w mieście powiatowym Przasnysz (podkreślenie edytora SUMP), gdzie znajduje się Sąd Rejonowy, Prokuratura, Starostwo Powiatowe, Urząd Skarbowy, ZUS, Szpital Powiatowy, przychodnie lekarskie, banki, szkoły średnie i wyższe, firmy usługowe i handlowe i tym podobne. Wielu mieszkańców dojeżdża do pracy do Chorzel, do Zakładu Mleczarskiego "Mazowsze" lub "Bel", bądź też dalej do Wielbarka - do przedsiębiorstwa IKEA Swedwood.



Obraz 4. Mapa Gminy Jednorózec.

Dane teleadresowe:

Urząd Gminy Jednorózec

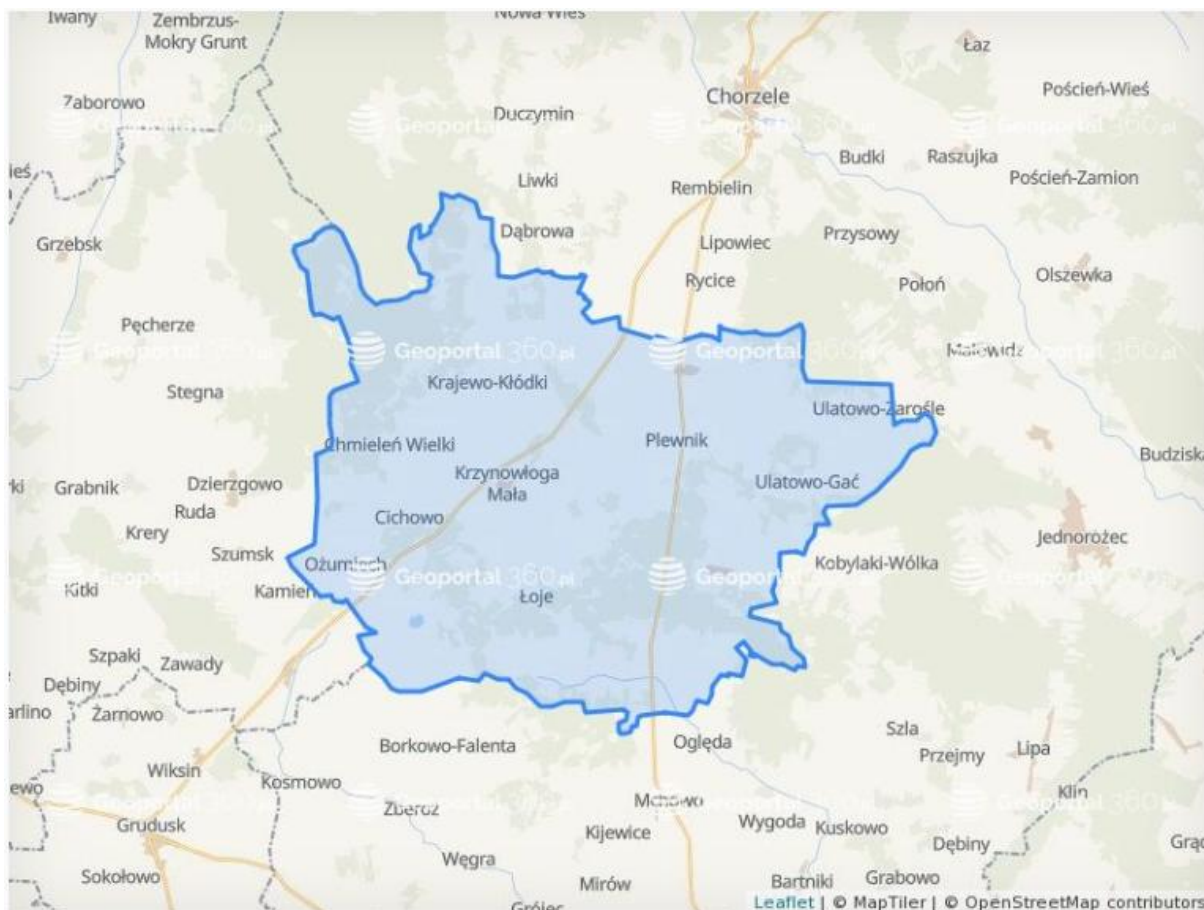
ul. Odrodzenia 14, 06-323 Jednorózec

Telefon: (29) 751-70-30, Faks: (29) 751-70-31

adres www: www.jednorozec.pl, bip.jednorozec.pl

e-mail: gmina@jednorozec.pl

Krzynowłoga Mała jest jedną z gmin powiatu przasnyskiego położoną na żyznych terenach zaliczanych do Wysoczyzny Ciechanowskiej. Zajmuje obszar 184 kilometrów kwadratowych, co daje jej trzecie miejsce pod względem powierzchni w powiecie. Obecnie na jej terenie mieszka 3716 osób. Zdecydowana większość tutejszych mieszkańców zajmuje się prowadzeniem gospodarstwa rolnego, co czyni gminę Krzynowłoga Mała jedną z najbardziej prorolniczych gmin na północnym Mazowszu. Jest również uważana za zagłębie mleczarskie całego powiatu przasnyskiego. Gmina Krzynowłoga Mała posiada duże tradycje historyczne. Pierwsze wzmianki o kościele i parafii krzynowłoskiej pochodzą z 1476 roku. Początkowo wieś znajdowała się w rękach rodu Łosiów, starego i możnego rodu mazowieckiego. Od połowy wieku XVII przeszła we władanie rodziny Nieborskich, która w XVIII wieku doprowadziła do czasowego uzyskania praw miejskich przez Krzynowłogę Małą (do początków XIX wieku). Przez cały ten okres najpierw wieś, a od 1864 roku – Gmina Krzynowłoga Mała związana jest z tradycjami rolniczymi.



Obraz 5. Mapa Gminy Krzynowłoga Mała.

Dane kontaktowe:

Urząd Gminy w Krzynowłodze Małej

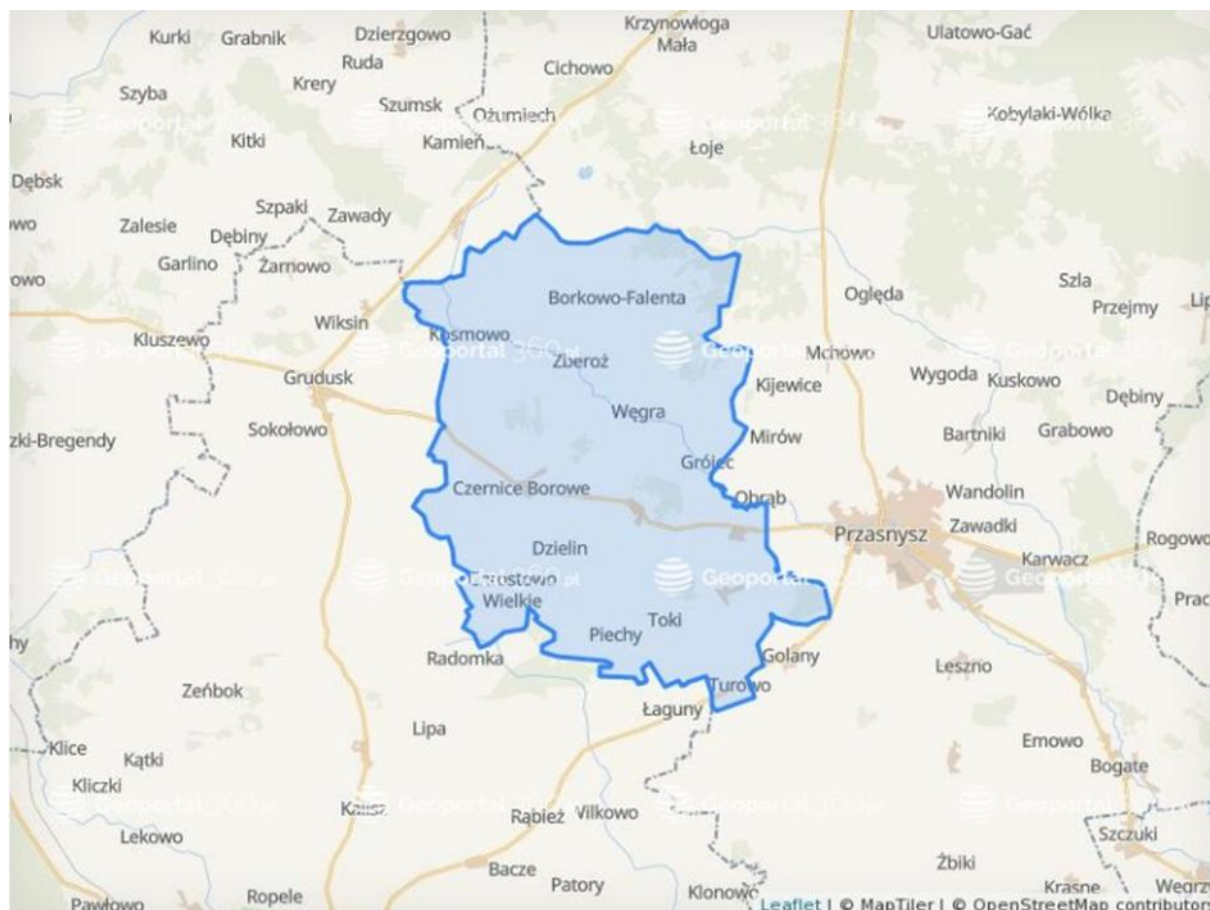
ul. Kościelna 3, 06-316 Krzynowłoga Mała

Telefon: 29 751 27 20, Faks: 29 751 27 25

adres www: <http://krzynowlogamala.pl/>, <http://bip.krzynowlogamala.pl/>

e-mail: gmina@krzynowlogamala.pl

Gmina Czernice Borowe jest gminą wiejską, położoną w północnej części województwa mazowieckiego, w powiecie przasnyskim. Graniczy z gminą miejską Przasnysz oraz z gminami wiejskimi: Krzynowłoga Mała, Przasnysz, Krasne, Opinogóra Górna, Regimin, Grudusk i Dzierzgowo. W granicach administracyjnych gminy znajduje się 25 jednostek pomocniczych - sołectw: Borkowo Falenta, Chojnowo, Chrostowo Wielkie, Czernice Borowe, Dzielin, Górki, Grójec, Jastrzębiec, Kadzielnia, Kosmowo, Miłoszewiec, Nowe Czernice, Obrębiec, Olszewiec, Pawłowo Kościelne, Pawłówek, Pierzchały, Rostkowo, Szczepanki, Turowo, Węgra, Załogi Jędrzejki, Zberoz, Zembrzus Wielki i Żebry Kordy. Powierzchnia gminy wynosi 12 018 ha, co stanowi 9,9% powierzchni powiatu i 0,3% powierzchni województwa. Gmina Czernice Borowe usytuowana jest na granicy dwóch mezoregionów: Wzniesień Mławskich i Wysoczyzny Ciechanowskiej. Cała gmina znajduje się w granicach obszaru funkcjonalnego Zielona Płuka Polski. Zachodnia część, stanowiąca ok. 30% obszaru gminy to fragment Krośnicko-Kosmowskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.



Obraz 6. Mapa Gminy Czernice Borowe.

Dane teleadresowe:

Urząd Gminy Czernice Borowe

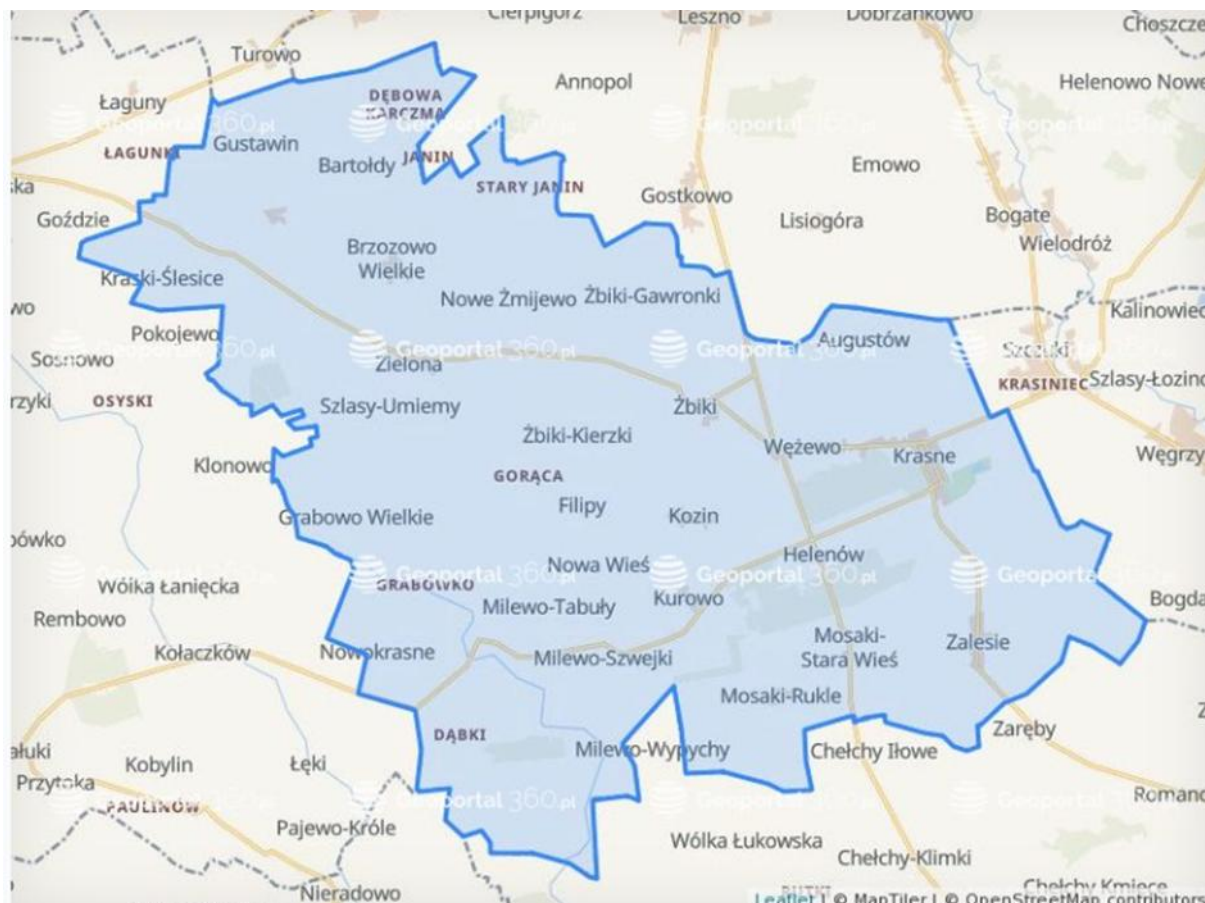
ul. Dolna 2, 06-415 Czernice Borowe

Telefon: (23) 674-62-15, Faks: (23) 677-00-13

adres www: <http://czerniceborowe.pl>, bip.czerniceborowe.pl

e-mail: sekretariat@czerniceborowe.pl

Gmina Krasne leży w południowej części powiatu przasnyskiego w dorzeczu Bugo-Narwi. Głównym ciekim wodnym jest rzeka Pełta płynąca w zachodniej części gminy. Rzeźba terenu jest mało urozmaicona. W krajobrazie dominują pola uprawne oraz zabudowa zwarta i rozproszona wraz z towarzyszącą jej zielenią. Niewielkie powierzchnie zajmują zbiorowiska łąkowe. Gmina zajmuje obszar o powierzchni 101 km², który zamieszkuje 3 610 mieszkańców według danych GUS za rok 2019. W strukturze powierzchniowej dominują użytki rolne – 91,7%, użytki leśne zajmują 5% terytorium. Gęstość zaludnienia wynosi 37,5 os/km². Terytorium Gminy stanowi 8,3% powierzchni powiatu. W skład gminy wchodzi 26 sołectw i 28 miejscowości. Sąsiaduje ona z gminami: Czernice Borowe, Gołymin-Ośrodek, Karniewo, Opinogóra Górna, Płoniawy-Bramura i Przasnysz. Głównym źródłem utrzymania większości mieszkańców gminy jest działalność rolnicza. Na terenie gminy brak jest udokumentowanych oraz zarejestrowanych złóż surowców mineralnych.



Obraz 7. Mapa Gminy Krasne.

Dane teleadresowe:

Urząd Gminy Krasne

ul. Mickiewicza 23, 06-408 Krasne

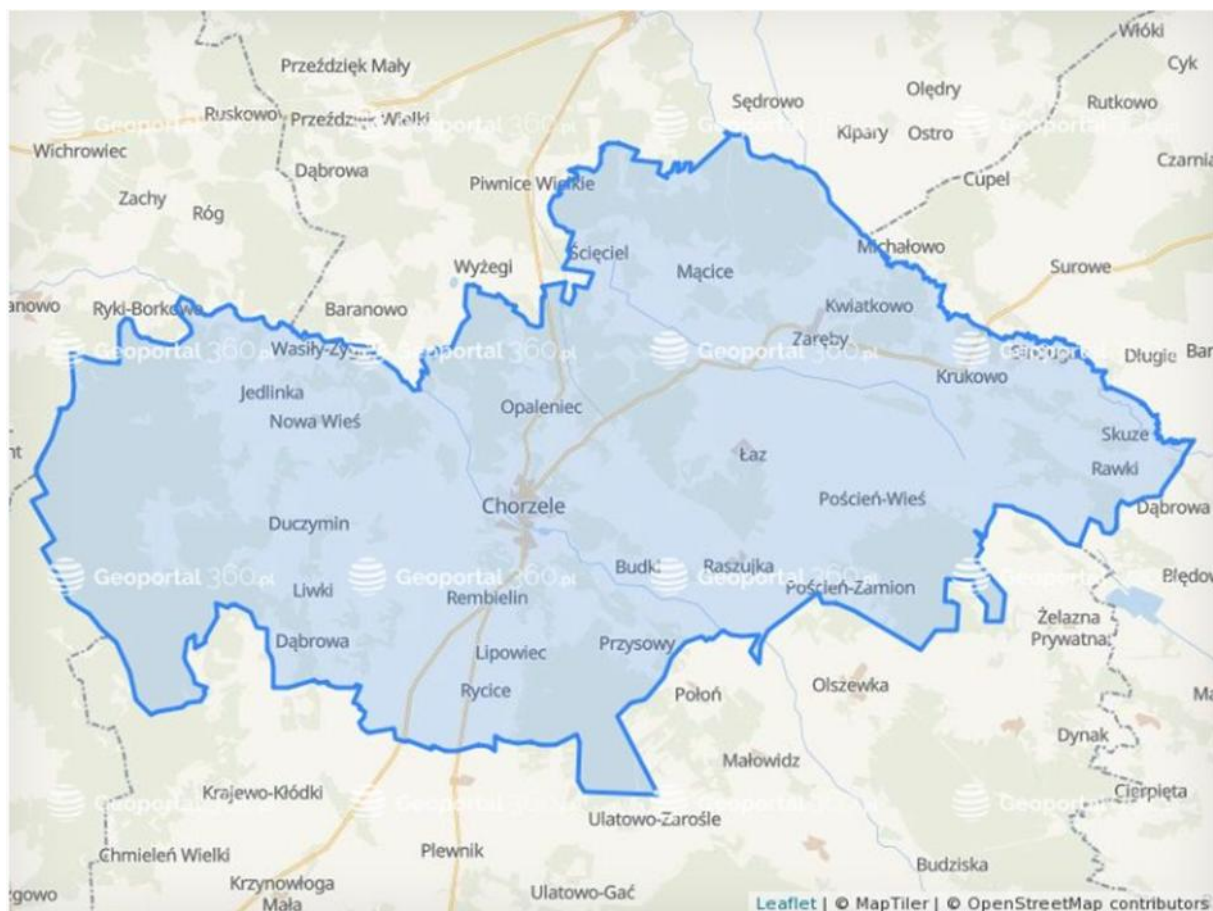
tel. /fax. (23) 671 00 17

adres www: <http://bip.krasne.pl>

e-mail: ug_krasne@krasne.pl

Gmina miejsko-wiejska Chorzele leży na północnym skraju Mazowsza. Podzielona jest na 41 sołectw, które liczą 66 miejscowości. Obejmuje również miasto Chorzele, znajdujące się około 140 kilometrów od Warszawy, przy drodze krajowej numer 57 prowadzącej z Pułtuska do Bartoszczy. Tędy najłatwiej dostać się do północno-wschodniej części Warmii i Mazur, co może być wykorzystane przez turystów i potencjalnych inwestorów. Na terenie Gminy znajdują się zarówno rozległe równiny, jak też wysokie wzniesienia, między innymi Góra Dębowa o wysokości 236 metrów nad poziomem morza. Mocną stroną Gminy jest środowisko przyrodnicze, o które władze Gminy dbają w sposób szczególny. Ponadprzeciętne walory fauny i flory oraz stopień zachowania lasów świerkowo-sosnowych zdecydowały, że teren jest zaliczany do Obszarów Specjalnej Ochrony. Czystość wód i powietrza, przepiękne ścieżki leśne, rowerowe, to idealne miejsce na piesze wędrówki, turystykę rowerową, przejażdżki konne, kuligi, grzybobrania, wędkarstwo. Są to tereny nieodkryte przez rzeszę turystów. Dobrze będą czuli się tu wędkarze, grzybiarze, miłośnicy ciszy, spokoju, sportu. O przeszłości Miasta i Gminy Chorzele przypominają liczne kościoły, zabytki, dworki i parki dworskie, a także miejsca pamięci. Gmina organizuje szereg cyklicznych imprez kulturalno – rekreacyjnych. Stanowi ona również obszar bardzo interesujący pod względem przyrodniczym. Na jej terenie znajduje się kilka szlaków turystycznych. Dzisiejsze Chorzele to nie tylko nostalgiczne wspomnienia z przeszłości miasta i gminy. Chorzele XX i XXI wieku, to przede wszystkim prężny i dynamicznie rozwijający się ośrodek

gospodarczy oraz kulturalno – rekreacyjny. Wciąż nowoczesnie i pięknie. Prorozwojowa i przyjazna dla inwestorów polityka władz lokalnych zachęca do zakładania tutaj nowych firm oraz do rozbudowy już istniejących. Gmina posiada także doskonałą dostępność komunikacyjną i stanowi gospodarczą szansę.



Obraz 8. Mapa Gminy Chorzele.

Dane teleadresowe:

Urząd Miasta i Gminy Chorzele

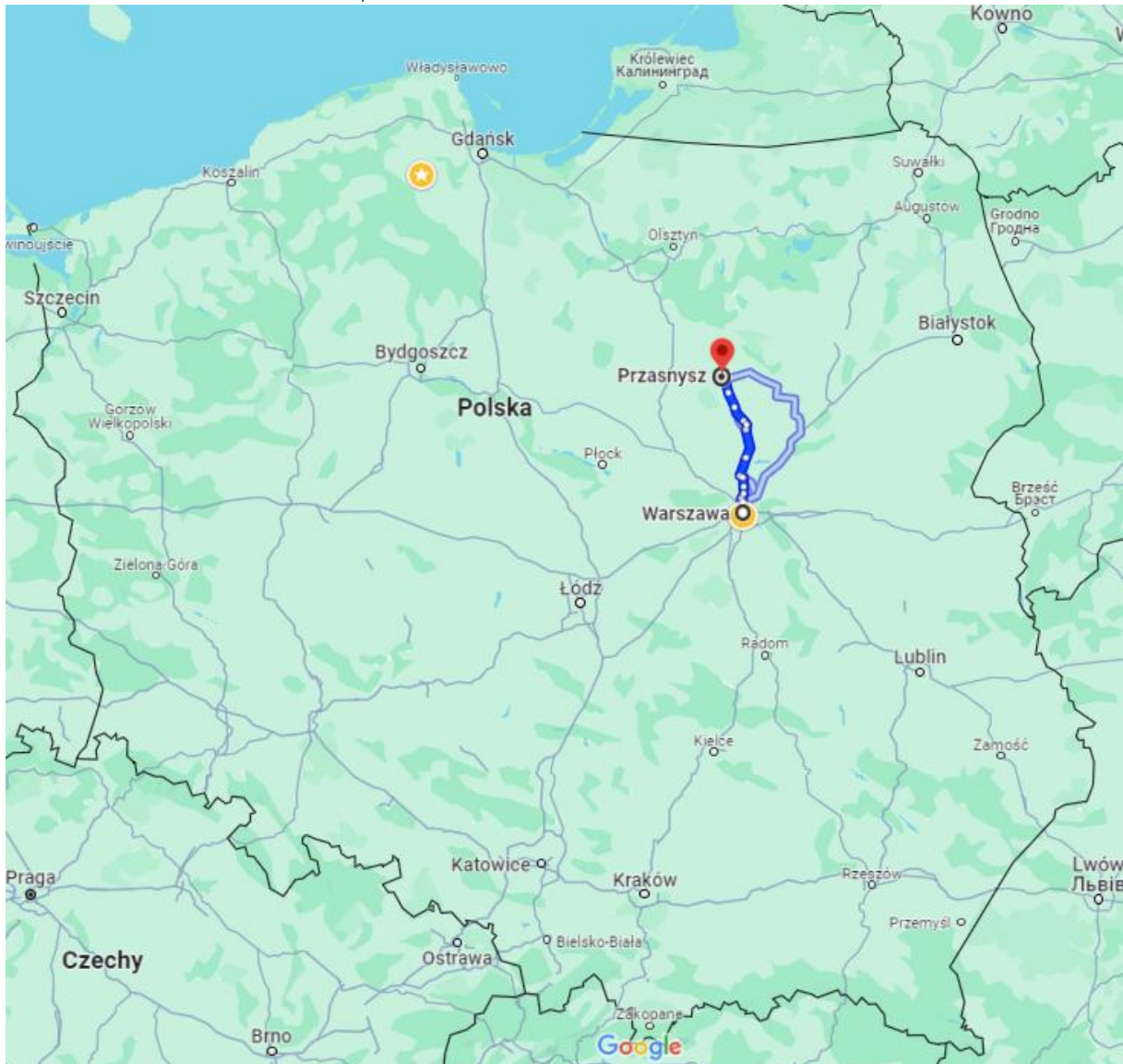
ul. Stanisława Komosińskiego 1, 06-330 Chorzele

Telefon: +48 (29) 751-65-40, Faks: +48 (29) 751-65-30

adres www: <http://chorzele.pl>, <http://bip.chorzele.pl>

e-mail: sekretariat@chorzele.pl

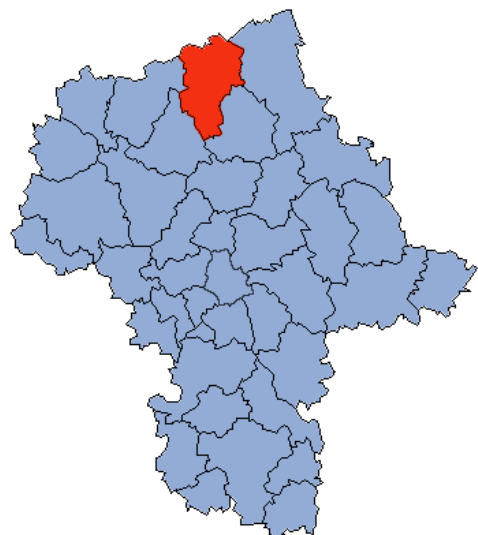
2.3.2.1.1.2. Położenie na mapie Polski



Przasnysz leży niemal dokładnie na północ od Warszawy, w odległości ca 110 km i podobnej odległości od Olsztyna położonego jeszcze bardziej na północ (i kilka o stopni na zachód).

2.3.2.1.1.3. Położenie na mapie Mazowsza

Powiat przasnyski przylega do północno-wschodniej granicy województwa mazowieckiego, co obrazuje mapka obok. Od zachodu sąsiaduje z powiatami mławskim i ciechanowskim, od południa z makowskim a od wschodu z ostrołęckim.



Województwo mazowieckie



2.3.2.1.1.4. Położenie względem TEN-T.



Obraz 9. Północny szlak TEN-T

Położenie to może być rozumiane z jednej strony jako sprzyjające walorom turystycznym, ale z drugiej strony jest bardzo niekorzystne ze względów gospodarczych. Ponieważ szlak TEN-T omija z daleka powiat Przasnyski, nie ma istotnych szans na znaczące strumienie dofinansowania inwestycji drogowych w Powiecie ze strony czynników i programów mobilności europejskiej.

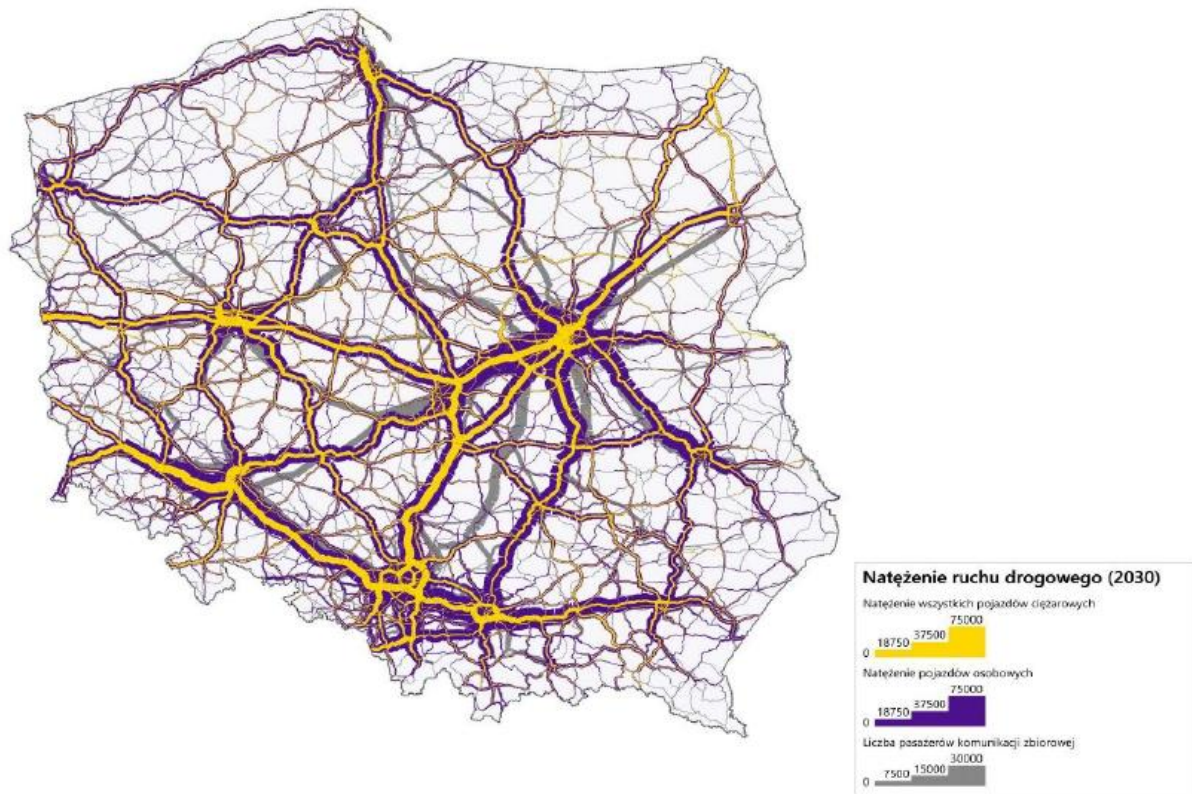
Tymczasem, Powiat również w skali krajowej charakteryzuje się odległym położeniem od głównych arterii komunikacji drogowej.

2.3.2.1.1.5. Lokalizacja MOF względem RPBDK



Obraz 10. Docelowa sieć dróg z RPBD 2030

Jak widać, w okolicach Powiatu Przasnyskiego widnieje na powyższej mapie rozległa biała plama oznaczająca brak dróg szybkiego ruchu. Wynika to między innymi z prognozowanego natężenia ruchu, jakim posługiwano się przy budowie RPBDK2030. Jakże mogłoby być inaczej: wszak powiat od dawna omijany jest przez główne drogi. Zatem historycznie transport kołowy omijał omawiane okolice, więc ekstrapolacja trendów z przeszłości siłą rzeczy prowadzi do pogłębiania się dysproporcji pomiędzy regionami o wysokim natężeniu ruchu a takimi, jak Powiat Przasnyski omijany przez ruch kołowy.



Obraz 11. Prognozowane natężenie ruchu w 2030 roku w RPBD2030.

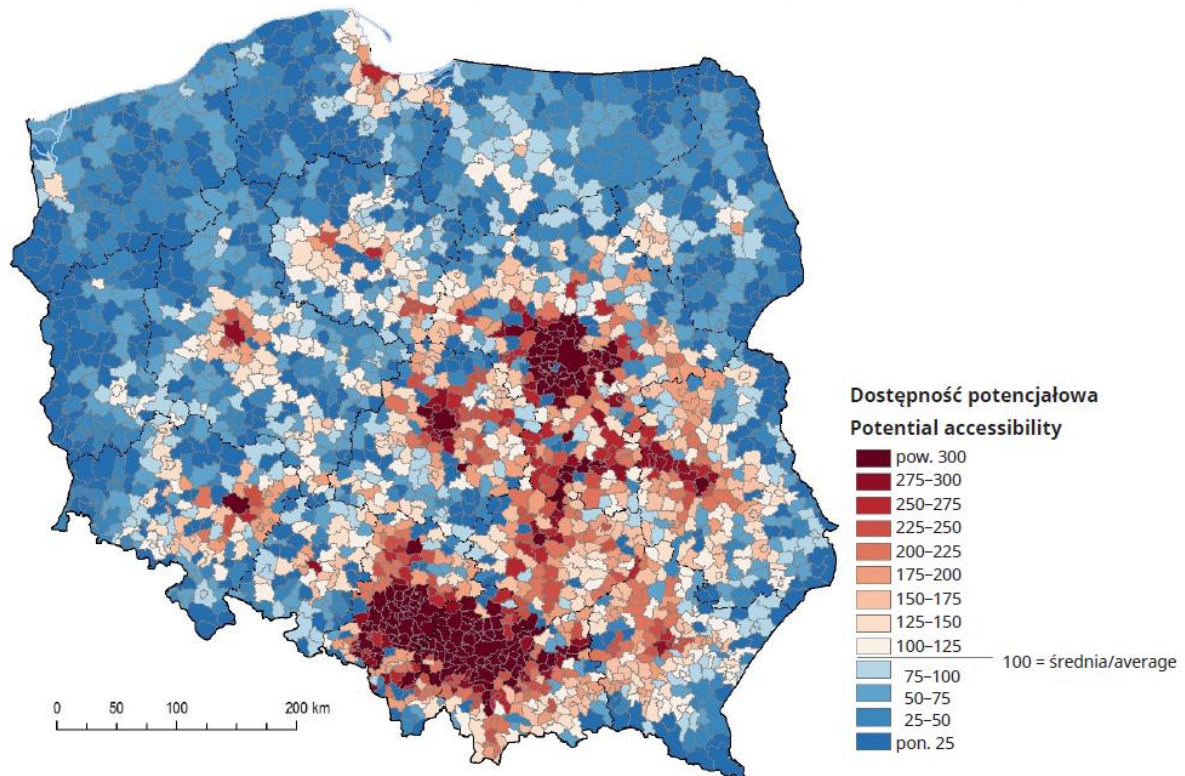
Na powyższym obrazie wspomniana poprzednio „biała plama” na sieci drogowej w okolicach MOF Przasnysza pozostaje przecięta jedynie niteczką drogi krajowej 57, co jest konsekwencją opisanej powyżej prawidłowości częstego przenoszenia zaszłości na zdarzenia przyszłe.

Oczywiście w kontekście analizy SWOT należy zaliczyć powyższą obserwację do każdej z literek tego akronimu:

- S – bo siłą regionu jest jego odległość od uciążliwości związanych z trasami o dużym natężeniu ruchu;
- W – bo „słabe” jest to położenie w przypadku konieczności szybkiej (ratunkowej) interwencji oraz codziennej komunikacji z ośrodkami metropolitalnymi;
- O – bo jak w przypadku każdej słabości, odwrócenie jej generuje istotne szanse rozwojowe i zwiększenie atrakcyjności;

T – bo pozostawanie w sferze *sui generis* „wykluczenia komunikacyjnego” może w dłuższej perspektywie narażać Powiat na wyludnienie i marginalizację. Dodatkowo, wiąże się z zagrożeniami egzystencjalnymi nie tylko dla całej społeczności, ale również dla indywidualnych mieszkańców – w życiu codziennym. Będzie o w dalszym ciągu pogłębiane w kolejnych podrozdziałach.

2.3.2.1.1.6. Konsekwencje braku dróg szybkiego ruchu dla dostępności autobusowej.



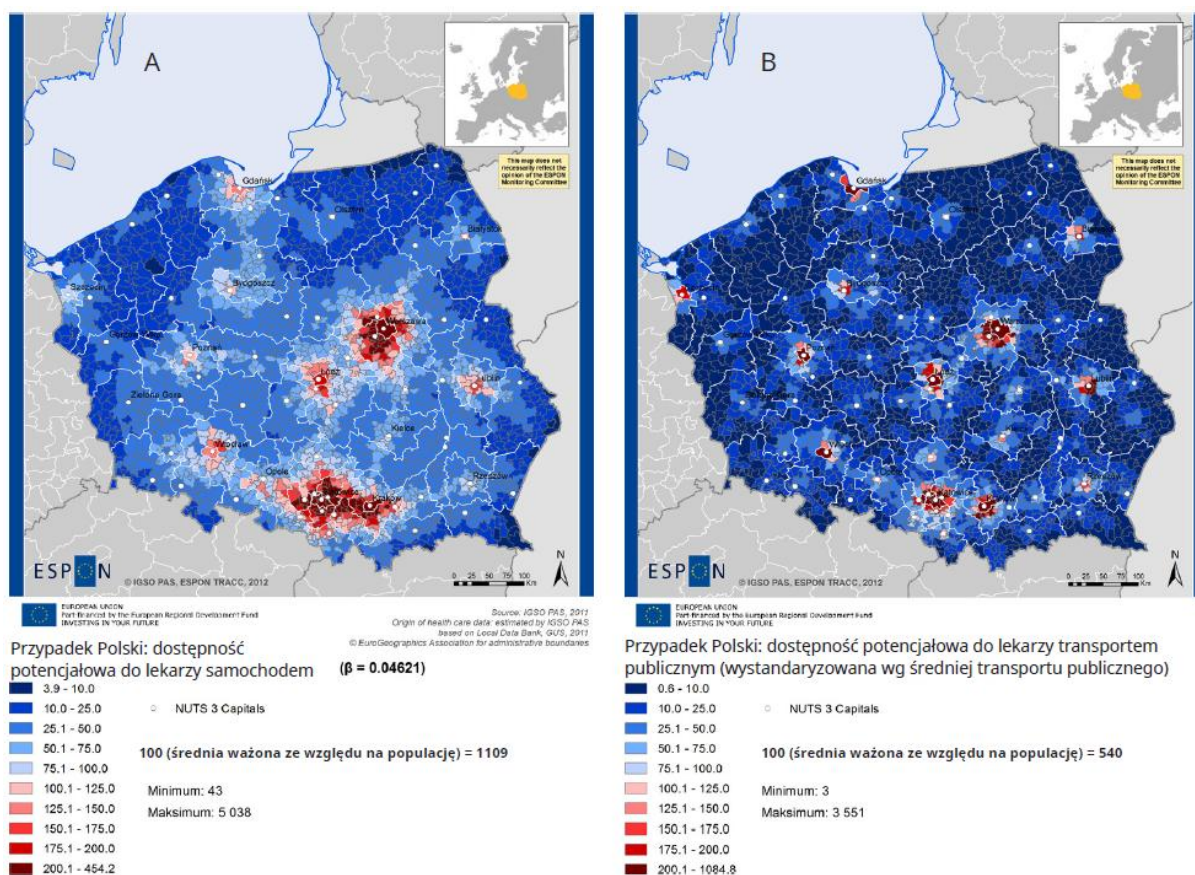
Źródło: P. Rosik, W. Pomianowski, S. Goliszek, M. Stępiak, K. Kowalczyk, R. Guzik, A. Kołoś, T. Komornicki, *Multimodalna dostępność transportem publicznym w Polsce*, Prace Geograficzne 258, IGiPZ PAN, Warszawa 2017.

Obraz 12. Dostępność autobusowa w 2015 roku

Jak widać na Obrazie 5 spośród gmin Powiatu Przasnyskiego jedynie gminy Przasnysz (obie: i miejska, i wiejska) oraz gmina Chorzele charakteryzowały się dostępnością zbliżoną do przeciętnej. Pozostałe gminy MOF miały dostępność znacznie poniżej średniej.

2.3.2.1.1.7. Zagrożenia dla ludności

Jedną z najpoważniejszych negatywnych konsekwencji słabej sieci drogowej dla lokalnej ludności jest znaczące ryzyko niskiej potencjalowej dostępności do lekarzy transportem samochodowym. Obrazują to poniższe mapy.



Źródło: K. Spiekermann i in., *TRACC Transport Accessibility...*, dz. cyt.; M. Stępnia i in., *Accessibility patterns...*, dz. cyt.

Obraz 13. Potencjałowa dostępność do lekarzy transportem samochodowym

Nawet w przypadku transportu samochodami osobowymi większość obszaru Powiatu zaliczała się do najbardziej wykluczonego kwartyła, zaś w przypadku transportu publicznego było jeszcze gorzej.

2.3.2.1.1.8. Położenie względem sieci kolejowej

Sieć bazowa omija Powiat

Na poniższym obrazie pokazano przebieg kolejowej sieci bazowej w ramach planowania pan-europejskiego sieci TEN-T. Podobnie, jak w przypadku sieci drogowej okolice Powiatu są w samym środku regionu który sieć bazowa omija z daleka.

Wnioski, które w kontekście SWOT dla SUMP Przasnysza zapisano w rozdziale 2.3.2.1.1.6 w odniesieniu do korytarzy dróg przeznaczonych dla transportu samochodowego odnoszą się w równym stopniu do obecnie omawianego oddalenia od sieci kolejowej.

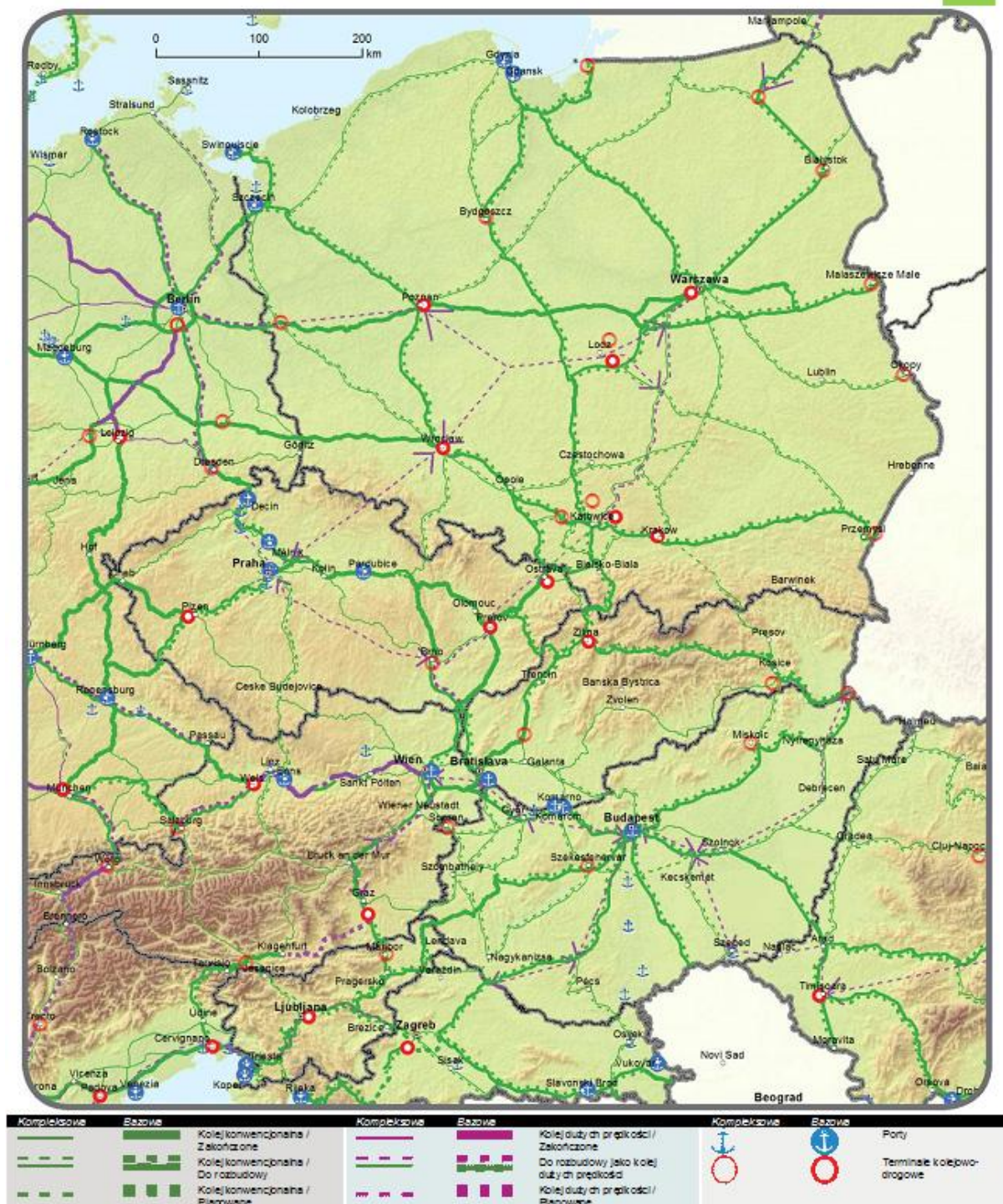
Ze względu na małe znaczenie i niską ekologiczność transportu lotniczego, tylko przy okazji zapiszmy w tym miejscu, że Powiat oddalony jest od istotnych lądowisk. Wprawdzie Przasnysz dysponuje lądowiskiem należącym do lokalnego Aeroklubu, ale nie ma ono walorów w kontekście planu mobilności. Nowopowstałe lotnisko Politechniki w okolicach Przasnysza jest natomiast źródłem hałasu lotniczego dokuczliwego społecznie i przyrodniczo.



6.2. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe
 Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe

6

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Obraz 14. Bazowa sieć kolejowa

Planowana linia kolejowa Zegrze – Przasnysz – WIELKA SZANSA DLA POWIATU!

Również MASTER PLAN DLA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE DO 2030 ROKU z 2008 roku nie przewidywał zagęszczania sieci kolejowej na północnym Mazowszu. Słowo Przasnysz nie występowało w tym dokumencie.

Pod koniec ubiegłej dekady pojawiła się nadzieja dla Powiatu na **włączenie w krajową sieć kolejową** dzięki budowie jednotorowej (na większości przebiegu, ale na częściach powiązanych głównie z przystankami – dwutorowej) **linii relacji Zegrze - Przasnysz**. Byłoby to jedno z najbardziej doniosłych infrastrukturalnych wydarzeń ostatnich dekad - dziejach Powiatu. Miałoby **ogromne strategiczne znaczenie dla wszystkich obszarów planowania mobilności**. Dlatego w WPF czterech gmin Powiatu, przez które przechodziłaby linia zarezerwowano środki finansowe na współuczestnictwo w tym projekcie, którego większość miałaby zostać sfinansowana przez PKP PLK.

Więcej informacji o planowanej linii zwierają załączniki od 6.2 do 6.4.

Kolej wąskotorowa

Historycznie, przez obszar powiatu wiodły jedynie linie kolei wąskotorowych, które w ubiegłym wieku zostały zaniedbane i unieczynnione. W niektórych dokumentach strategicznych poszczególnych gmin (Jednorozec, Chorzele) odnaleźć można wzmianki świadczące o tłących się nadziejach na reaktywację części tych linii (zwłaszcza linii Chorzele-Małkinia), ale bez poziomu zaufania dostatecznie dużego, aby znalazł odzwierciedlenie w projektach zapisywanych w WPF.

Poniżej mapka planowanej jednej z rozważanych inwestycji o tym marginalnym dla SUMP znaczeniu.



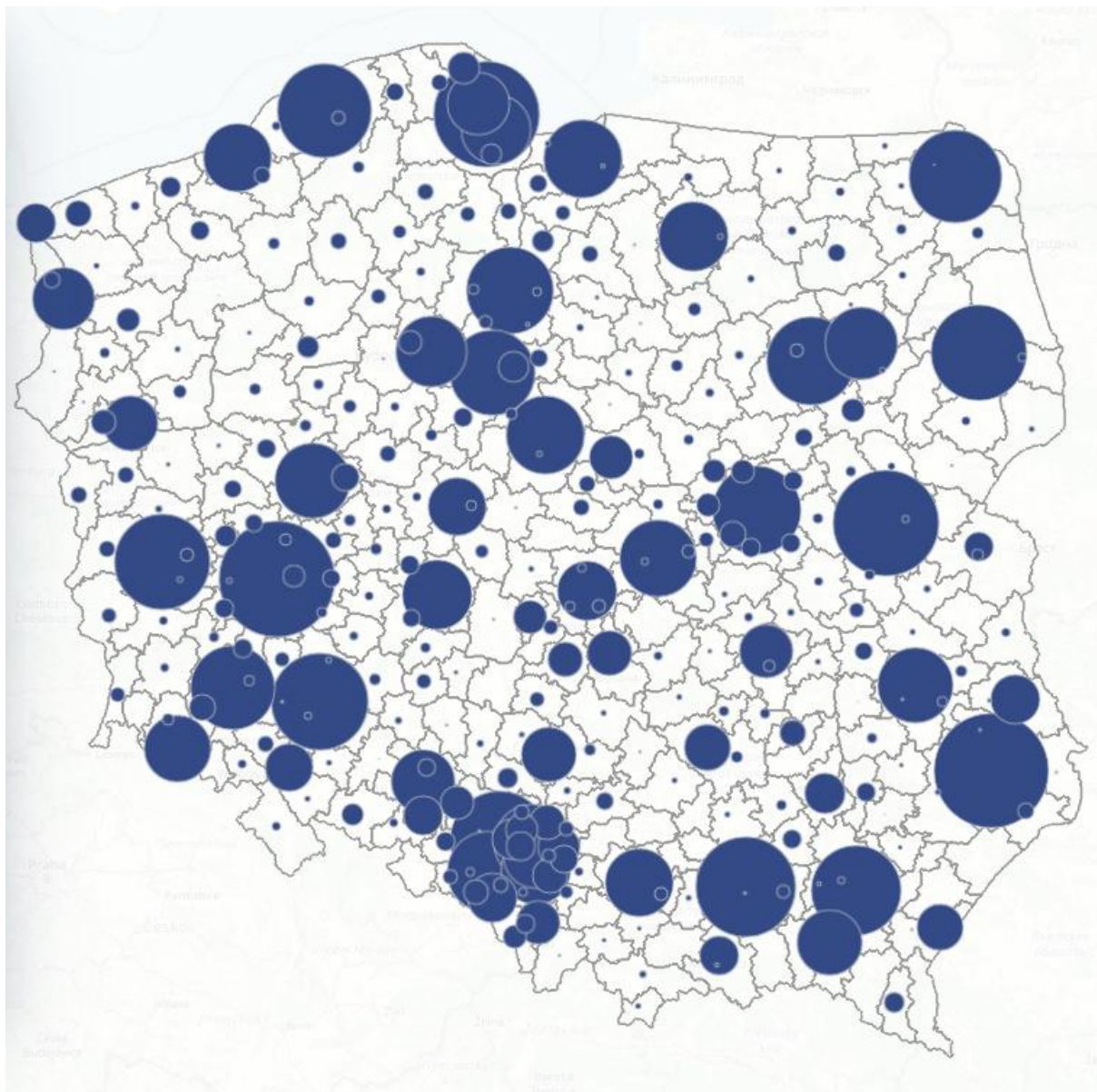
Obraz 15. Planowana linia kolei wąskotorowej

2.3.2.1.2. Elementy diagnozy dotyczące kwestii infrastruktury lokalnej

2.3.2.1.2.1. Długość ścieżek rowerowych

Dane dla tej części analiz pochodzą z GUS za pośrednictwem Portalu mapowego <https://geo.stat.gov.pl/> w dziale TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ ► DROGI DLA ROWERÓW ► Długość dróg dla rowerów ► drogi dla rowerów na 100 km²

2011



Obraz 16. Długość ścieżek rowerowych na 100 km² w Powiecie Przasnyskim na tle kraju w 2011 roku

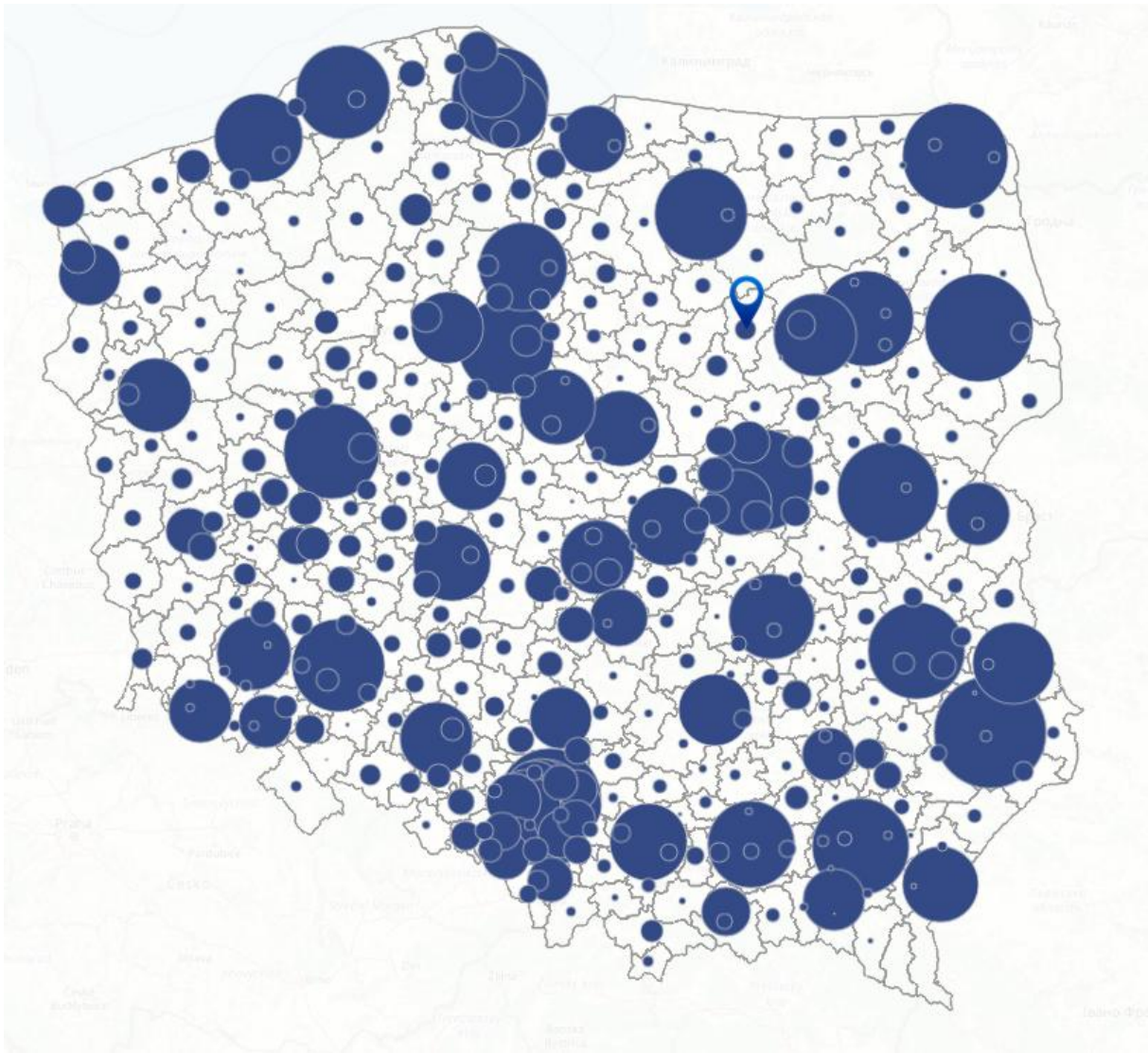
Jak widać w 2011 roku nie można było zaliczyć Powiatu do liderów wsparcia ruchu rowerowego.

Na poniższej stat-mapie będzie można porównać ten obraz z ostatnim rokiem udostępnionym przez GUS – to znaczy z danymi z roku 2022.

Niestety, analiza poniższego obrazu nie daje podstaw do optymizmu.

W ciągu ponad dekady niewiele się zmieniło w Powiecie. Tymczasem niektóre z pozostałych powiatów znacznie wydłużyły ścieżki rowerowe w tym samym czasie. Oczywiście nie jest to ocena (gdyż nie ma miejsca na analizę czynników a tym bardziej priorytetów), tylko zanotowanie faktów.

Długość dróg dla rowerów w Powiecie 6,24 km/100km², gdy sama Ostrołęka 95,94 km/100km², a Łomża 124,24 km/100km²



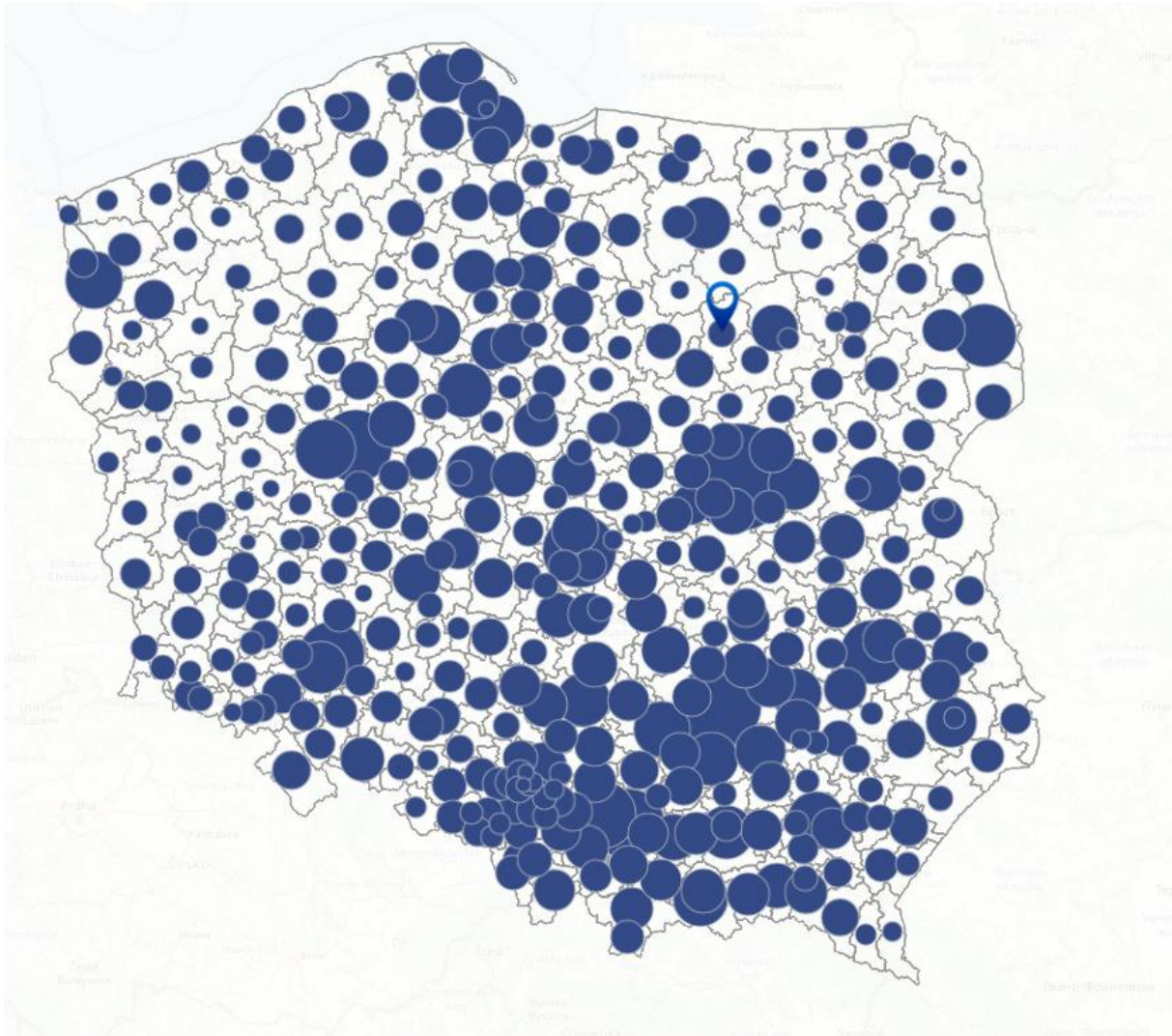
Obraz 17. Długość ścieżek rowerowych na 100 km² w Powiecie Przasnyskim na tle kraju w 2022 roku

Z powyższego porównania na potrzeby analizy SWOT wpływają następujące oczywiste wnioski:

- Infrastruktura drogowa dla rowerów w postaci ścieżek rowerowych należy do słabych stron Powiatu.
- Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych jest nie tylko szansą na dogonienie wiodących ośrodków, ale też szansą na zmianę modelu mobilności w ośrodku funkcjonalnym.

2.3.2.1.2.2. Liczba przystanków autobusowych

Dane dla tej części analiz pochodzą z GUS za pośrednictwem Portalu mapowego <https://geo.stat.gov.pl/> w dziale: Czynne przystanki ► przystanki autobusowe (z trolejbusowymi) i tramwajowe, ogółem. Rok — 2022



Obraz 18. Liczba przystanków autobusowych w 2022

Powiat: 297 szt. (w Ostrołęckim 837 szt.)

2.3.2.1.2.3. Dane środowiskowe

Dane dla tej części analiz pochodzą z GUS za pośrednictwem Portalu mapowego <https://geo.stat.gov.pl/> w dziale: Poziom emisji zanieczyszczeń gazowych 2022 r

Wyniki liczbowe: Przasnyski 23 480 t/r (dla porównania Ostrołęka aż 3013 798 t/r – w Ostrołęce znajduje się ogromna elektrociepłownia)

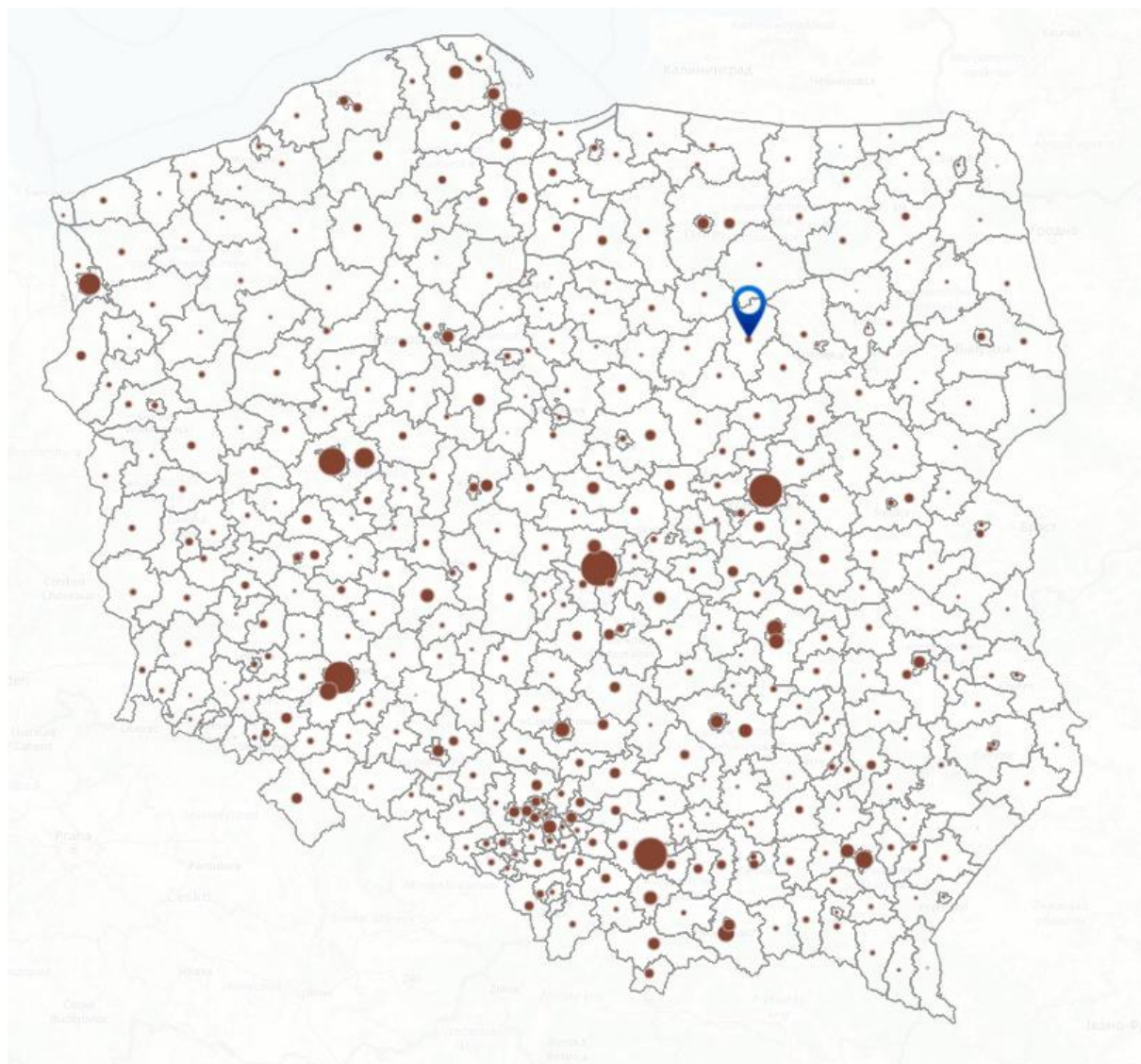


Obraz 19. Dane dotyczące emisji

Jak widać, od strony zanieczyszczenia środowiska naturalnego emisjami gazów cieplarnianych Powiat może się szczycić stosunkowo niskimi emisjami i dobrym powietrzem, co może stać się jego atutem rozwojowym (wniosek dla SWOT).

2.3.2.1.3. Bezpieczeństwo na drogach

Dane dla tej części analiz pochodzą z GUS za pośrednictwem Portalu mapowego <https://geo.stat.gov.pl/> w dziale: Wypadki drogowe ogółem 2022 rok - Przasnyski 33 szt.



Obraz 20. Poziom bezpieczeństwa na drogach

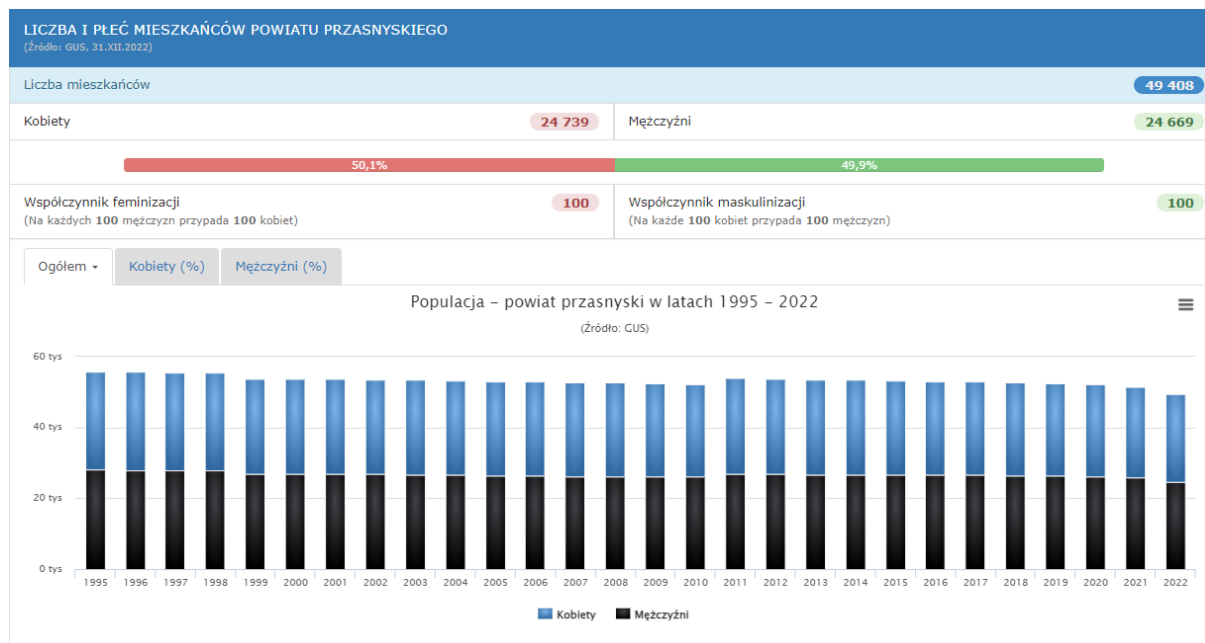
Na podstawie powyższej infografiki można wnosić, że poziom zagrożenia w ruchu drogowym na terenie Powiatu należy do stosunkowo niskich, co jest typowe dla okolic o umiarkowanym i niskim natężeniu ruchu drogowego. Istnieją jednak powiaty mogące szczycić się jeszcze niższymi statystykami wypadkowości.

Więcej specyficznych dla Powiatu informacji na ten temat w rozdziale 2.3.2.2.

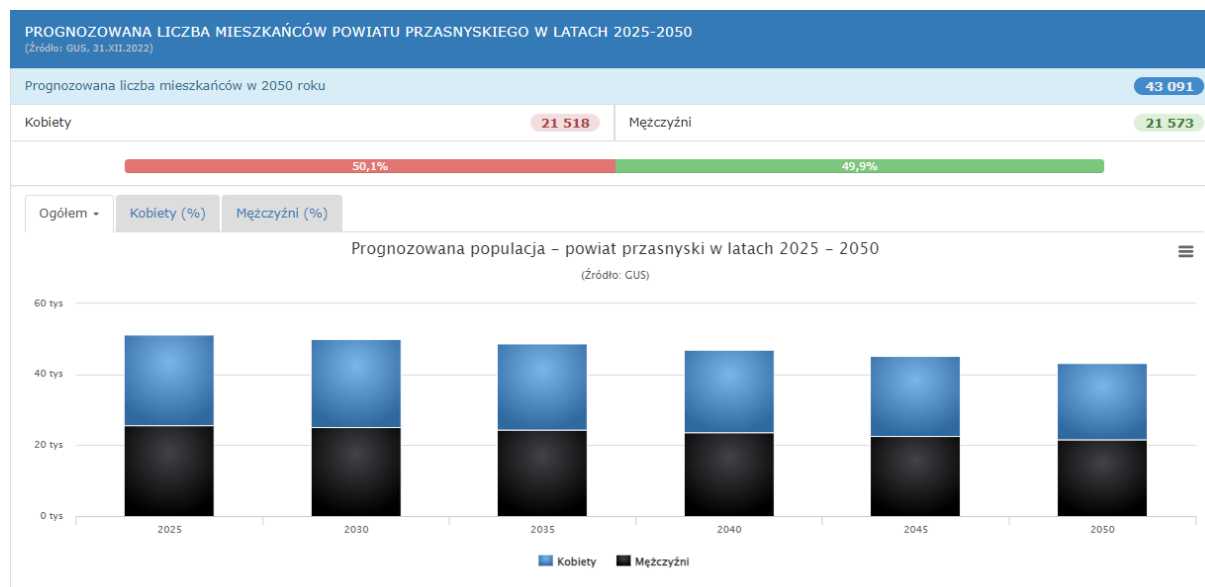
2.3.2.1.4. Dane demograficzne

Dane dla tej części analiz pochodzą z https://www.polskawliczbach.pl/powiat_przasnyski

Powiat przasnyski ma 49 408 mieszkańców, z czego 50,1% stanowią kobiety, a 49,9% mężczyźni. W latach 2002-2022 liczba mieszkańców zmalała o 7,8%. Średni wiek mieszkańców wynosi 40,7 lat i jest porównywalny do średniego wieku mieszkańców województwa mazowieckiego oraz nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski.

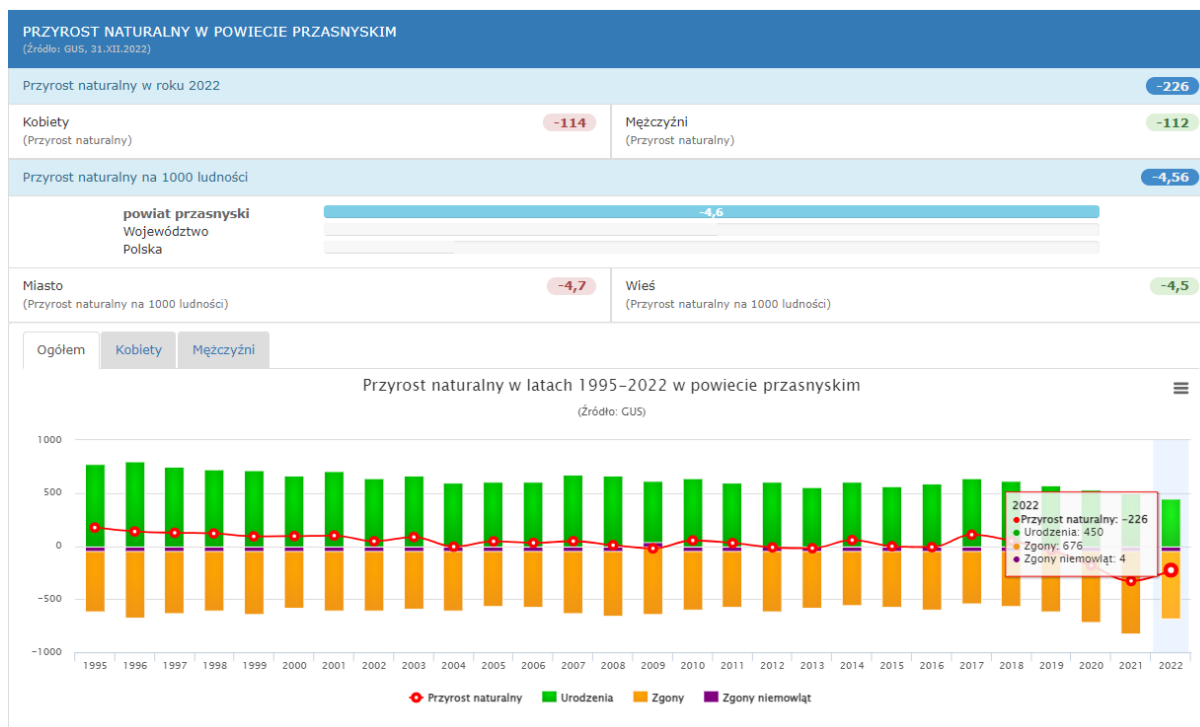


Prognozowana liczba mieszkańców powiatu przasnyskiego w 2050 roku wynosi 43 091, z czego 21 518 to kobiety, a 21 573 mężczyźni.



Powiat przasnyski ma ujemny przyrost naturalny wynoszący -226. Odpowiada to przyrostowi naturalnemu -4,56 na 1000 mieszkańców powiatu przasnyskiego.

Obraz 21. liczba, płeć i prognoza ludności Powiatu na 2025 rok



Obraz 22. Przyrost naturalny w Powiecie

Współczynnik dynamiki demograficznej, czyli stosunek liczby urodzeń żywych do liczby zgonów wynosi 0,67 i jest znacznie mniejszy od średniej dla województwa oraz porównywalny do współczynnika dynamiki demograficznej dla całego kraju.

2.3.2.1.5. Środowisko przyrodnicze i jego ochrona

Niniejszy rozdział jest w całości zacytowany za SRPP (patrz wykaz skrótów).

W niniejszym rozdziale zobrazowano środowisko naturalne Powiatu tak, aby w części kierunkowej dokumentu zaprezentować propozycje działań, które Powiat powinien realizować w celu ochrony swoich zasobów środowiskowych.

Według podziału fizyczno-geograficznego, opracowanego przez Jerzego Kondrackiego, Powiat Przasnyski leży w obrębie megaregionu Pozaalpejska Europa Środkowa, prowincji Niż Środkowoeuropejski, podprowincji Niziny Środkowopolskie, makroregionu Nizina Północnomazowiecka oraz w granicach mezoregionów: Wysoczyzna Ciechanowska, Równina Kurpiowska i Wzniesienia Mławskie.

Niewielkie obrzeża północno-zachodniej części powiatu leżą w obrębie Wzniesień Mławskich – najbardziej malowniczego obszaru powiatu. Ze względu na znaczną wysokość (235 m. n.p.m.) i dominującą szatę roślinną, nazywany jest „Górami Dębowymi”. Na pozostałych obszarach dominuje mało urozmaicony krajobraz równinny. Geologicznie powiat zbudowany jest z utworów moreny czołowej. Zaznaczają się tu dwa wały morenowe. Jeden z nich ciągnie się z rejonu Mchowa w kierunku północno-zachodnim do granic powiatu (w kierunku wsi Krzynowłoga Mała), drugi z rejonu wsi Osowiec Szlachecki w kierunku zbliżonym do pierwszego

Powiat należy do obszaru „Zielone Płuca Polski”, którego ideą jest integracja ochrony środowiska z rozwojem gospodarczym i postępowaniem cywilizacyjnym, czyli zasada zrównoważonego rozwoju.

„Zielone Płuca Polski” objęły tereny najbardziej wartościowe pod względem przyrodniczym i stosunkowo mało zmienione działalnością człowieka. Do takich obszarów należy Powiat Przasnyski, którego niewątpliwym atutem środowiskowym są pozostałości Puszczy Kurpiowskiej wraz z jej różnorodnością biologiczną i krajobrazową. Ich duża wartość przyrodnicza wiąże się ze stosunkowo małym stopniem ingerencji antropogenicznej, co pozwoliło zachować naturalne zbiorowiska roślinne i zwierzęce, a także walory krajobrazowe lasów, rzek i ich dolin. Brak rozwiniętego przemysłu oraz atrakcyjność przyrodnicza tych terenów mogą stanowić podstawę do rozwoju turystyki.

Teren Powiatu Przasnyskiego odznacza się dużym udziałem gleb bielcowych powstałych na podłożu piaszczystym związanym z utworami polodowcowymi. We wschodniej części przeważają gleby pochodzenia leśnego, natomiast w południowej gleby wytworzone z gliny zwałowej, piasków naglinowych i naitowych oraz gleby mułowo-torfowe i glejowe. Taki rozkład gleb ma wpływ na przestrzenny rozkład intensywności produkcji rolnej. Gminy Chorzele, Jednorozec oraz część wschodnia gmin Krzynowłoga Mała i Przasnysz posiadają gleby lekkie klas średnich i słabych. Natomiast gminy Czernice Borowe, Krasne oraz zachodnia część gmin Krzynowłoga Mała i Przasnysz charakteryzują się glebami o wysokich wskaźnikach bonitacji, są to gleby gliniaste, ciężkie i średniociężkie o wyraźnej przydatności rolniczej.

Większość obszaru Powiatu zajmują użytki rolne, i obejmują one powierzchnię równą ok. 79 tysiącom hektarów. Obszary wykorzystywane jako grunty orne (ok. 62% użytków rolnych) posiadają duży, wynoszący 23,3% udział gleb II i III klasy. Gleby te są zaliczane do kompleksów najwyższej przydatności rolniczej i podlegają ochronie. Łączny udział gleb bardzo dobrych i dobrych (klasy od II do IV) wynosi 69,6% wszystkich gruntów ornych. Uprawia się na nich głównie najbardziej wymagające zboża. W strukturze zasiewów na terenie Powiatu można wyróżnić: żyto, pszenica, pszenżyto, jęczmień, owies i mieszanki zbożowe. Wysoki udział mają ziemniaki, wykorzystywane na konsumpcję, jak też do celów przemysłowych. Roślinami wprowadzanymi w ostatnich latach są: rzepak ozimy uprawiany w zachodniej części Powiatu oraz kukurydza uprawiana na kiszonkę. W gminach o wysokim współczynniku bonitacji pojawiają się także buraki cukrowe. Użytki zielone (ok. 33% użytków rolnych) są uprawiane przede wszystkim na najślabszych glebach we wschodniej części Powiatu, w zachodniej części Powiatu praktycznie one nie występują. Największy udział osiągają one na terenach położonych w dolinie Orzyca. Gleby w powiecie zaliczane są w skali województwa do mało zdegradowanych i zdewastowanych działalnością człowieka. Natomiast należy mieć na uwadze prowadzenie zalesień na gruntach rolnych najniższych klas oraz wprowadzanie zadrzewień śródpolnych dla poprawy warunków agroklimatycznych.

Powierzchnia gruntów rolnych w Powiecie wynosi 79.490 ha (62,2%), w tym gruntów ornych – 49.591 ha (62,4%), zaś łąk i pastwisk 25.614 ha (32,2%). Sady zajmują powierzchnię ok. 131 ha. Można zauważyć, że ze względu na użytkowanie gruntów Powiat Przasnyski jest typowym powiatem rolniczym.

Powiat Przasnyski znajduje się w całości w dorzeczu Wisły w zlewni Narwi. W granicach Powiatu mieści się odcinek źródłowy rzeki Morawka oraz Ulatówka – wraz z dopływami. Sieć hydrograficzna Powiatu jest dobrze rozwinięta, a rzekami o największych zlewniach są: Morawka Omulew, Orzyc, Płodownica, Ulatówka oraz Węgierka. Poza wymienionymi powyżej rzekami na terenie Powiatu Przasnyskiego istnieje kilka mniejszych rzek oraz szereg niewielkich cieków wodnych. Powoduje to, iż sieć rzeczna na tym obszarze jest bardzo gęsta.

Lesistość w Powiecie w 2020 roku wynosiła 30,8%. Jest ona wyższa od lesistości województwa mazowieckiego (23,4%) i kraju (29,6%).

Przez teren Powiatu Przasnyskiego przechodzą korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadregionalnym. Pierwszy z korytarzy o nazwie Puszcza Biała – Dolina Drwęcy przebiega przez centralną część Powiatu w pasie z zachodu na wschód. Kolejny korytarz, Dolina Omulwi Południowo-Zachodni zlokalizowany

jest w północno-wschodniej części Powiatu i przebiega wzdłuż osi północny-zachód na południowy-wschód. Ostatni korytarz, Dolina Omulwi Północno-Wschodni obejmuje tereny położone wzdłuż północno-wschodniej granicy Powiatu Przasnyskiego. Ze względu na rangę tych korytarzy należy podejmować działania zmierzające do ich ochrony poprzez uwzględnianie w planach zagospodarowanie przestrzennego oraz wykluczenie podejmowanie niektórych rodzajów działalności (np. zaprzestanie zabudowy brzegów rzek).

Ponadto część obszaru Powiatu, z uwagi na cenne walory przyrodnicze, objęta jest różnymi formami ochrony przyrody w postaci

- Obszary NATURA 2000:
 - Zachodniokurpiowskie Bory Sasankowe PLH140052 (gmina Jednorożec) – o łącznej powierzchni 2.214 ha.
 - Doliny Omulwi i Płodownicy PLB140005 (gminy: Chorzele, Jednorożec) – o powierzchni 14.420 ha.
- Obszar chronionego krajobrazu Krośnicko-Kosmowski (gmina Czernice Borowe,) – całkowita powierzchnia wynosi 19 547,70 ha; z czego na terenie Powiatu 3 924 ha.
- Użytek ekologiczny Torfianka – torfowisko o powierzchni 1,0075 ha, zlokalizowane na terenie gminy Jednorożec, obręb ewidencyjny Parciaki (działka ewidencyjna nr 2056/102);
- 59 pomników przyrody.

Do podstawowych czynników mających wpływ na klimat akustyczny Powiatu zaliczyć należy komunikację drogową oraz w znacznie mniejszym stopniu hałas przemysłowy, którego uciążliwość ma charakter lokalnych o stosunkowo niedużym zasięgu. Hałas komunikacyjny jest obecnie najpowszechniejszym i najbardziej uciążliwym źródłem hałasu w środowisku zurbanizowanym. Ciągły wzrost liczby pojazdów mechanicznych, przy jednoczesnym braku właściwych rozwiązań drogowych, braku obwodnic miejskich, złej jakości nawierzchni znacząco powiększa obszar środowiska o ponadnormatywnym hałasie drogowym. Niekorzystny wpływ hałasu na stan zdrowia społeczeństwa wymaga zastosowania działań ograniczających i zabezpieczających.

2.3.2.2. Elementy diagnozy oparte na danych lokalnych

2.3.2.2.1. Dane dotyczące bezpieczeństwa na drogach powiatu

Uszczegółowienie danych z GUS na temat poziomu bezpieczeństwa na drogach Powiatu pozyskano z Komendy Powiatowej Policji w Przasnyszu. Pokrywają się one z danymi GUS prezentowanymi w rozdziale 2.3.2.1.2.4 za 2022 rok. Bardziej szczegółowe dane, w tym również za lata 2021 i 2023 zamieszczono w Załączniku 6.5.

Potwierdzają one, że poziom zagrożenia wypadkowego na drogach Powiatu jest stosunkowo niski na tle Kraju, jednak z roku na rok rośnie liczba zabitych:

2021	2022	2023
2	4	7

W perspektywie osobistej – dla większości ludzi najważniejszej dla podejmowania decyzji o wyborze środka transportu, każde pojedyncze życie ma wartość nieocenioną. Dlatego w kontekście SUMP wniosek dla SWOT jest oczywisty: działania w sferze bezpieczeństwa na drogach Powiatu są nieodzowne, szczególnie w przypadku planowanej promocji ruchu rowerowego.

2.3.2.2.2. Demografia w Mieście Przasnysz

Na podstawie informacji pozyskanych z Ewidencji Ludności Miasta Przasnysza, ustalono, iż na dzień 31 grudnia 2023 roku, Miasto zamieszkiwało 16.361 osób. Rok 2023 był kolejnym rokiem, kiedy spadek liczby ludności jest znacznie mniejszy niż w poprzednich latach. W odniesieniu do roku poprzedniego, tj. 2022, liczba przasnyszan zmniejszyła się tylko o 53 osoby, co stanowi 34% spadku roku 2022.

Warto zauważyć, że w kontekście planu mobilności liczbę mieszkańców należałoby powiększyć o osoby niezameldowane, a przebywające na terenie Miasta, między innymi obywateli Ukrainy, w większości kobiety i dzieci, które opuściły swój kraj w związku z wybuchem wojny, a także innych cudzoziemców przebywających, np. w związku z pracą, a nie zameldowanych w rejestrze mieszkańców z różnych przyczyn.

Ponadto na terenie Miasta mieszkają osoby, które zakupiły mieszkanie czy wybudowały dom i ze względu na różne przyczyny posiadają zameldowanie na pobyt stały w innych, najczęściej okolicznych gminach.

Poniżej, w tabeli przedstawiono dla porównania liczbę przasnyszan zameldowanych na pobyt stały i czasowy w kolejnych latach 2020-2023

Rok	2020	2021	2022	2023
Zameldowani na pobyt stały	16516	16259	16120	16076
Zameldowani na pobyt czasowy	349	338	294	285
Razem	16865	16597	16414	16361

Tak jak w latach poprzednich, w 2023 roku odnotowano ujemny przyrost naturalny (-43). Był on jednak znacznie niższy niż w latach 2020-2022. Liczba urodzeń w minionym okresie sprawozdawczym (127) utrzymuje się na poziomie poprzednich lat, maleje natomiast liczba zgonów (170). W ciągu roku 2023 odnotowano najczęściej umieralność z powodu chorób układu oddechowego (fala zachorowań na grypę wiosna/jesień), chorób układu krążenia i nowotworów.

Niżej zamieszczona tabela przedstawia ujemny przyrost naturalny w kolejnych latach. Rok 2023 był drugim rokiem po pandemii COVID-19 obniżania się ujemnego przyrostu naturalnego.

Rok	2020	2021	2022	2023
Urodzenia	160	126	127	127
Zgony	229	262	209	170
Przyrost naturalny	-69	-136	-82	-43

Z roku na rok maleje niestety liczba mieszkańców Przasnysza. Poza ujemnym przyrostem naturalnym, czynnikiem, który na to wpływa jest migracja mieszkańców z miasta, będąca efektem m.in. trudności

społeczno-gospodarczych. Tak jak w latach 2020-2022 nadal mniej osób melduje się, niż opuszcza miasto Przasnysz. Ostatecznie saldo migracji za 2023 r., jak wskazuje tabela poniżej, wynosiło – 58.

Rok	2020	2021	2022	2023
Migracje do miasta	204	185	220	236
Migracje z miasta	210	328	291	294
Saldo migracji	-6	-143	-71	- 58

Struktura demograficzna ludności Przasnysza

Wśród 16.361 mieszkańców Przasnysza w 2023 r., 8.587 to kobiety. Spadła w tym okresie nieznacznie liczba kobiet przypadających na 100 mężczyzn (spadek o 0,31). Po raz kolejny w ciągu roku urodziło się więcej przasnyszanek niż przasnyszan. Różnica jest jednak mniejsza niż w roku 2022. Na 127 nowourodzonych w 2023 r. dzieci, 65 spośród nich stanowiło płeć żeńską (w 2023 r. dziewczynki 51,18 %, natomiast w 2022 r. – 54,30%).

Ponadto należy stwierdzić, iż w ciągu 2023 r. częściej umierali mężczyźni niż kobiety. Na 170 zgonów w ciągu całego roku, 51,17 % stanowili mężczyźni (w stosunku do roku 2022 nastąpił spadek o 5,83%).

Tabele oraz wykresy zamieszczone poniżej przedstawiają liczbę kobiet i mężczyzn w Przasnyszu w kolejnych latach 2020-2023, również w podziale na grupy ekonomiczne.

Rok	2020	2021	2022	2023
Razem	16865	16597	16414	16361
Mężczyźni	8040	7896	7788	7774
Kobiety	8825	8701	8626	8587
Liczba kobiet na 100 mężczyzn	109,76	110,19	110,76	110,45

Grupy ekonomiczne mieszkańców Przasnysza w latach 2020-2023

Rok	2020	2021	2022	2023
Wiek przedprodukcyjny kobiety	1591	1557	1533	1495
Wiek przedprodukcyjny mężczyźni	1673	1630	1617	1577
Wiek produkcyjny kobiety	4575	4474	4408	4374
Wiek produkcyjny mężczyźni	5057	4960	4820	4788
Wiek poprodukcyjny kobiety	2659	2670	2685	2718
Wiek poprodukcyjny mężczyźni	1310	1306	1351	1409

Analizując powyższe dane można zauważyć, że w stosunku do roku 2022, grupą ekonomiczną, w której nastąpił, jak co roku wzrost (o 91 osób), to mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym. Na koniec 2023 r., wzrósł udział procentowy tej grupy o 1 punkt, tj. z 24 % na 25% wszystkich mieszkańców.

Mniejszy niż w roku ubiegłym nastąpił spadek w grupie produkcyjnej, tj. o 66 osób (w 2022 o 206 osób).

Spadła również liczba dzieci i młodzieży do 18 roku życia o 78 osób w stosunku do roku 2022. Udział procentowy tej grupy wiekowej w ogólnej liczbie mieszkańców w stosunku do roku poprzedniego spadł z 19% do 18%.

Wyżej przedstawione dane demograficzne odnoszące się do roku 2023, podobnie jak w latach poprzednich wskazują na systematyczne starzenie się społeczeństwa Przasnysza.

W 2023 r. znaczący spadek liczby zawartych przez mieszkańców Przasnysza związków małżeńskich. Liczba orzeczonych wyroków rozwodowych również zmalała. Inaczej natomiast przedstawia się liczba wszystkich zarejestrowanych przez Urząd Stanu Cywilnego w Przasnyszu (obejmujący swoim zasięgiem miasto i gminę Przasnysz), małżeństw i odnotowanych w księgach USC rozwodów. Zarejestrowano 118 związków małżeńskich, wpisano 41 orzeczeń o rozwodzie.

Swoje jubileusze małżeńskie obchodziło w 2023 r. to pokolenie, które węzłem małżeńskim łączyło się w 1973 r. Aż 30 par małżeńskich przyjęło nadane przez Prezydenta medale za Długoletnie Pożycie Małżeńskie. Odznaczenia były wręczone przez Burmistrza Przasnysza i Przewodniczącą Rady Miejskiej w dniu 10 lutego 2024 r. Medale te to pochwała trwałości związków małżeńskich, ale w pewnym stopniu również dowód na wydłużanie się życia.

Rok	2020	2021	2022	2023
Małżeństwa zawarte przez mieszkańców Przasnysza	114	103	110	90
Ilość orzeczonych wyroków rozwodowych	30	38	39	22
Ilość par małżeńskich odznaczonych medalami za długoletnie pożycie małżeńskie	18	31	23	30

Zmiany demograficzne, jakie dotykały społeczeństwo naszego miasta w latach 2020-2023 wskazują na systematyczny spadek liczby mieszkańców Przasnysza. W 2023 r. był on jednak znacznie niższy, niż w latach poprzednich, bo zaledwie o 53 osoby. Tendencja ta wraz z postępującym starzeniem się społeczeństwa miasta wskazuje na jego powolny regres.

Na taki wynik mają wpływ następujące czynniki:

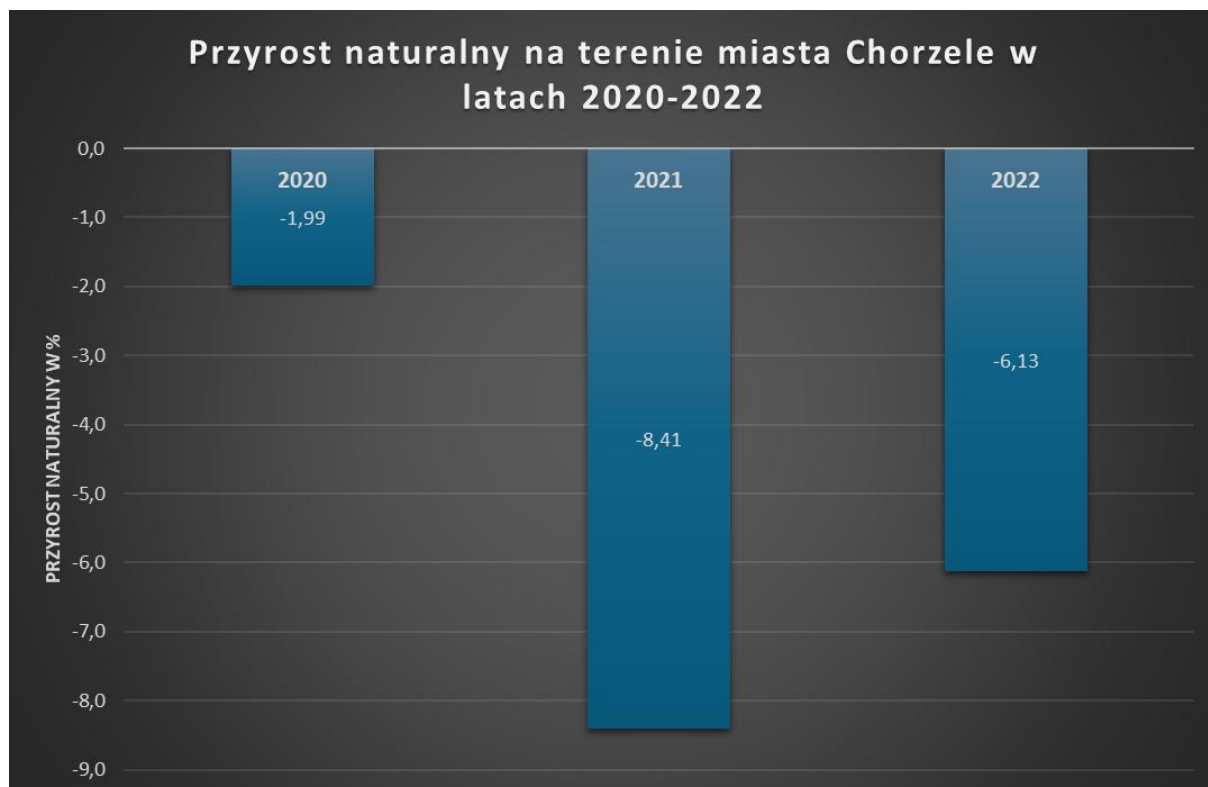
- niski wskaźnik urodzeń,
- nadal duża liczba zgonów,
- ujemne saldo migracji

Nie bez znaczenia dla lokalnej społeczności pozostaje też trudna sytuacja społeczno-polityczna i gospodarcza w kraju.

2.3.2.2.3. Demografia i dokumenty strategiczne w Chorzelach

Przasnyski MOF pod pewnymi względami (z uwzględnieniem skali oczywiście) przypomina duopol Bydgoszcz-Toruń, gdyż miasto Chorzele jest drugim co do wielkości miastem Powiatu, o odrębnych od Przasnysza powiązaniach drogowych, a historycznie również kolejowych.

Podobnie, jak w przypadku Przasnysza, również miasto Chorzele notuje ujemny przyrost naturalny. Obrazuje to poniższy wykres zbudowany na podstawie bazy danych GUS.



Obraz 23. Źródło: Bank Danych Lokalnych - GUS_Przyrost naturalny na terenie miasta Chorzele w latach 2020-2022

Więcej szczegółów na temat liczby i płci ludności miasta Chorzele zawiera Załącznik 6.9.

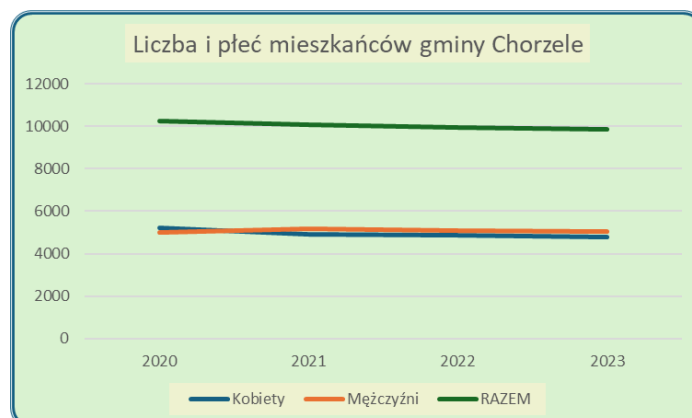
Co znamienne, powyższe negatywne trendy dotyczące liczby ludności w mieście Chorzele nie przekładają się w taki sam sposób na dane dotyczące ludności całej gminy Chorzele, zestawione na podstawie danych z Urzędu Gminy Chorzele:

	2020	2021	2022	2023
Kobiety	5229	4920	4858	4795
Mężczyźni	5011	5166	5093	5045
RAZEM	10240	10086	9951	9840

Obraz 24. Liczba i płeć mieszkańców gminy Chorzele; dane liczbowe

Można odnieść wrażenie, że podobnie jak zauważyli to socjologowie w odniesieniu do wielu obszarów wiejskich w Polsce w ostatnich latach, wśród kobiet w większym stopniu niż wśród mężczyzn daje się zaobserwować tendencję do migrowania w stronę miast.

Widać to dość wyraźnie na poniższym wykresie. O ile w 2020 roku liczba mężczyzn nie dorównywała liczbie kobiet, o tyle począwszy od 3021 roku już ją przekroczyła.



Obraz 25. Liczba i płeć mieszkańców gminy Chorzele; wykres

Urząd Gminy Chorzele w ramach współpracy nad opracowaniem niniejszego Planu przekazał istotne informacje uzasadniające traktowanie Gminy Chorzele jako istotnego ośrodka funkcjonalnego omawianego duo-polu Przasnysz-Chorzele. Chodzi o Uczniów spoza gminy uczęszczających do szkół umiejscowionych na jej terenie. Ma to oczywiście spore znaczenie w kontekście planowania mobilności w Przasnyskim MOF.

Nazwa szkoły	Liczba uczniów razem	w tym spoza gminy	% uczniów spoza gminy
PSP W POŚCIENIU WSI	42	0	0,0%
PSP W KRUKOWIE	75	0	0,0%
PS W CHORZELACH - 0	100	0	0,0%
PSP W DUCZYMINIE- 3 uczniów	131	3	2,3%
PSP W KRZYNOWŁODZE WIELKIEJ- 10 u	122	10	8,2%
PSP W ZARĘBACH- 8 uczniów	167	8	4,8%
PSP NR 2 W CHORZELACH- 23	408	23	5,6%

Obraz 26. Uczniowie dojeżdżający do szkół w Gminie Chorzele

Jak informuje Urząd Gminy Chorzele, gmina wywiązuje się z nałożonego na nią obowiązku zapewnienia bezpłatnego transportu uczniów do szkół na jej terenie. Uczniowie dowożeni byli za pomocą:

- Autobusu szkolnego marki Autosan , nr rej. WPZ A677 będącego własnością Gminy Chorzele
- Pojazdów przewoźnika prywatnego wybranego w drodze przetargu nieograniczonego.

W czasie jazdy w każdym pojeździe obecny był opiekun.

Uczniowie niepełnosprawni zamieszkujący na terenie Gminy Chorzele, których rodzice złożyli stosowne wnioski o zapewnienie transportu dzieciom do szkół, dowożeni byli do wskazanych jednostek oświatowych za pomocą dostosowanych do tego celu pojazdów będących własnością Gminy Chorzele oraz jednym busem, będącym własnością przewoźnika prywatnego.

Ustaliwszy, jak dużą wagę odgrywa Gmina Chorzele w Przasnyskim MOF, poniżej przedstawiamy informację o lokalizacji wziętych pod uwagę w budowaniu SUMP dokumentów strategicznych tej gminy:

- Strategia rozwoju gminy,
<https://bip.chorzele.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-130>
- Lokalny Program Rewitalizacji,
<https://bip.chorzele.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-527>
- Program ochrony środowiska,
<https://bip.chorzele.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-132>
- Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe,
https://bip.chorzele.pl/pliki/chorzele/uchwala_32_11.pdf
- Wieloletni Plan Inwestycyjny,
<https://bip.chorzele.pl/?c=mdTresc-cmPokazTresc-885-5108>
- Budżety gminy na rok 2023 i 2024,
https://bip.chorzele.pl/2023_6
<https://bip.chorzele.pl/?c=mdTresc-cmPokazTresc-869-5009>
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
<https://bip.chorzele.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-560>
- Plany gospodarki niskoemisyjnej.
https://bip.chorzele.pl/pliki/chorzele/uchwala_180_12.pdf
<https://bip.chorzele.pl/Zaopatrzenie-w-energie>

2.3.2.2.4. Powiązania funkcjonalne pozostałych gmin z korzeniem MOF; lecznictwo

O powiązaniach funkcjonalnych gmin wskazanych w ramach delimitacji MOF z Miastem Przasnysz jako korzeniem najdobitniej świadczy liczba dojeżdżających do pracy. Jednak równie istotna jest rola Miasta jako lokalnego ośrodka lecznictwa. Świadczą o tym dane zamieszczone w Załączniku 6.6.

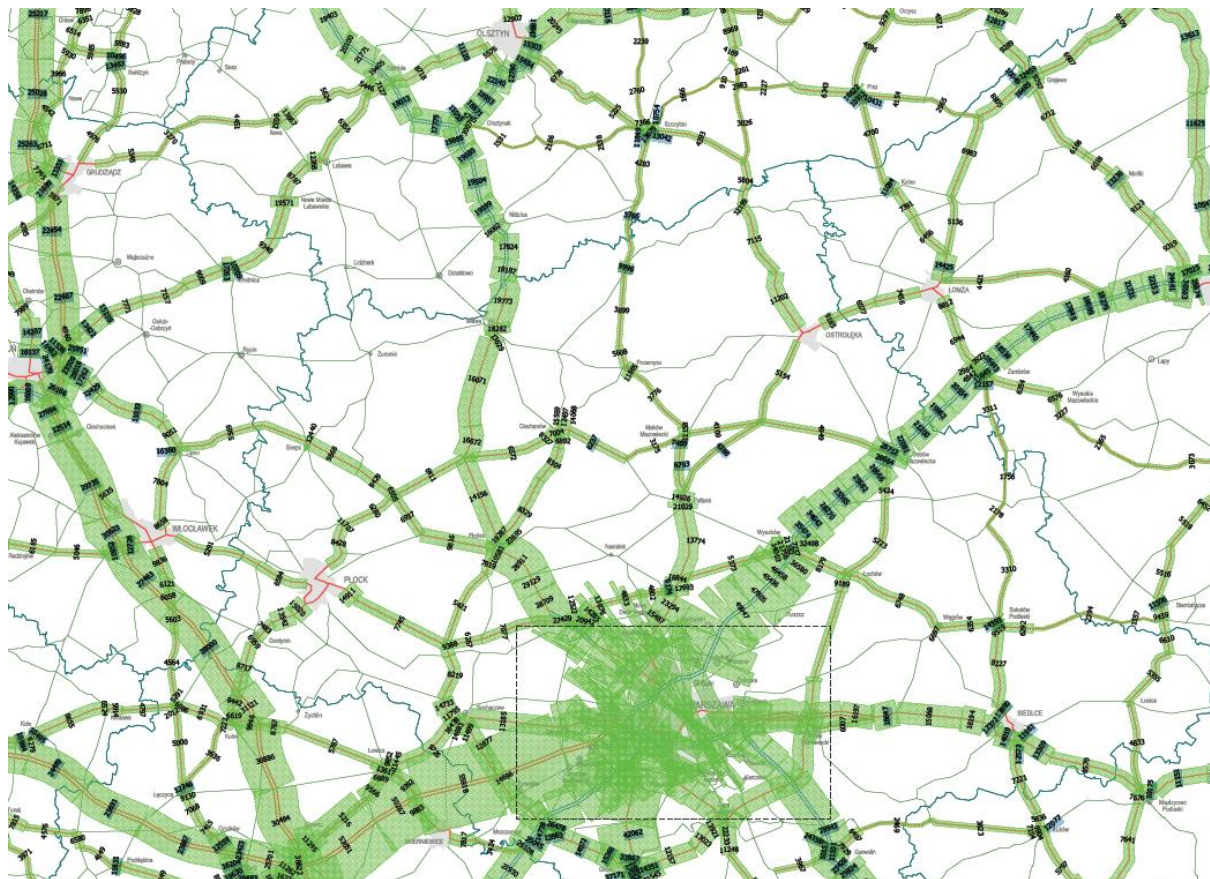
Analiza danych wskazuje, że liczba pacjentów SPOZ pochodzących z samego miasta to zaledwie ok 10% wszystkich pacjentów hospitalizowanych, bądź korzystających z usług ambulatoryjnych w 2023 roku. Nie tylko procent ten, ale również liczba pacjentów - **rzędu 100 tysięcy rocznie** - co dwukrotnie przekracza liczbę mieszkańców Powiatu, pokazuje skalę zapotrzebowania ze strony mieszkańców.

Oznacza to, że dojazd z pozostałych gmin wchodzących w skład Przasnyskiego MOF do miasta korzenia jest sprawą krytycznej wagi w katalogu życiowych potrzeb ludności.

2.3.2.2.5. Pomiary natężenia ruchu drogowego

Generalny Pomiar Ruchu 2020/21⁴ został przeprowadzony na sieci drogowej o długości 18 256 km (wg stanu na 31 maja 2021 r.) podzielonej na 2289 odcinków pomiarowych. Podstawę prawną przeprowadzenia pomiaru stanowiło Zarządzenie nr 12 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 28 marca 2019 r. Szczegółowe informacje o sposobie przeprowadzenia pomiaru, typach punktach, kalendarzu, liczbie obserwatorów itp., zawierają Wytyczne GPR 2020 dostępne na stronie podanej w przypisie.

⁴ Patrz: <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>



Obraz 27. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych

Nitka drogi krajowej 57 prowadząca przez Przasnysz z południa na północ wygląda na powyższej mapie bardzo niepozornie a średnioroczne natężenie poniżej 4 tys. pojazdów dziennie na odcinku pomiędzy Makowem Mazowieckim a Przasnyszem mogłoby sugerować, że nie istnieją podstawy do poważnego inwestowania w takie projekty infrastrukturalne, jak budowa obwodnicy Miasta.

Zastosowanie w planowaniu mobilności takiego wniosku byłoby jednak niedopuszczalnym uproszczeniem.

Wynika to z kilku niezwykle istotnych (znacznie bardziej istotnych, niż sam zacytowany na mapie pomiar) okoliczności. Zostaną one omówione poniżej w kolejności, która nie może nie być zgodna z wszystkimi możliwymi punktami widzenia, ale pozwala wydobyć na światło dzienne większość aspektów, które w planowaniu mobilności muszą być respektowane.

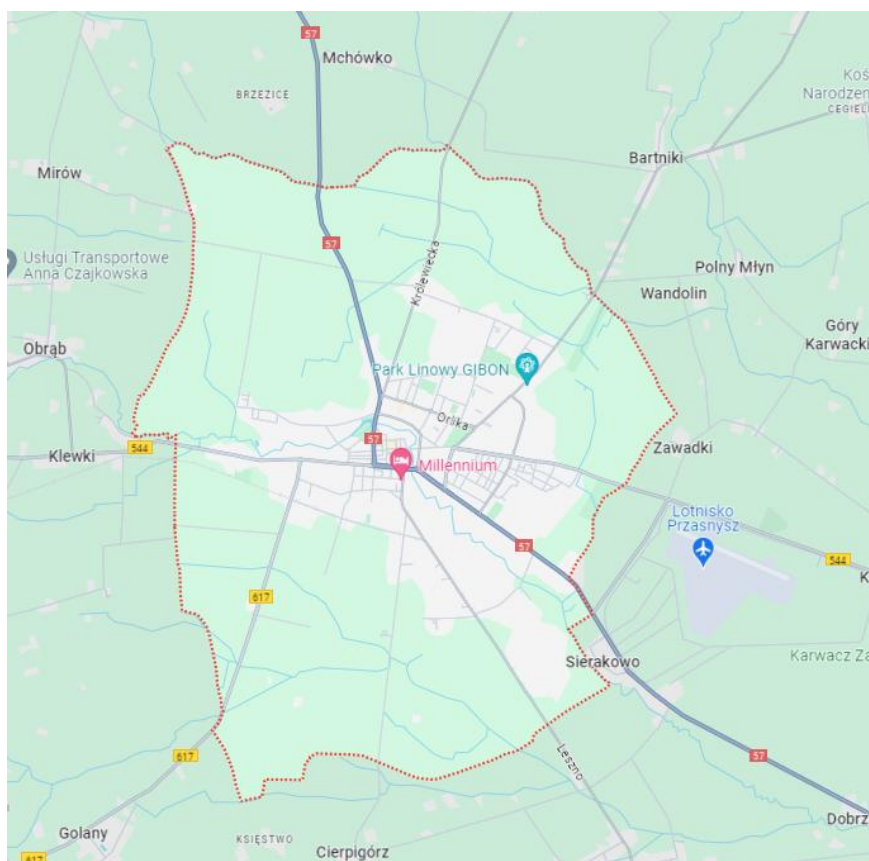
Rozpoczniemy od oczywistego zaznaczenia, że droga krajowa 57 nie jest jedyną drogą decydującą o natężeniu ruchu drogowego w Przasnyszu.

W procesie planowania opieranym na paradygmacie sieci TEN-T uwaga zogniskowana jest jedynie na przepustowości podstawowych arterii tranzytowych. O ile aspekt ten jest kluczowo ważny dla sprawności tej sieci, o tyle z punktu widzenia obszarów oddalonych od sieci TEN-T ma on znacznie mniejsze znaczenie, zaś brak infrastruktury komunikacyjnej w takich obszarach może prowadzić do dramatycznych skutków. Można tu posilić się porównaniem do układu krwionośnego ssaków. O ile niedrożność głównych żył i tętnic może skutkować szybkim zagrożeniem życia, o tyle niedrożność naczyń zasilających określony organ (na przykład z powodu miażdżycy naczyń wieńcowych) może doprowadzić do miejscowej martwicy (np. zawału mięśnia sercowego) i prowadzić do równie katastrofalnych skutków. Nawet wówczas, gdy niedostateczne ukrwienie dotyczy organów

dystalnych (np. stóp, w przebiegu cukrzycy) skutki dla całego organizmu nie następują może równie szybko, ale w ostatecznym efekcie prowadzą do nieakceptowanych, letalnych konsekwencji.

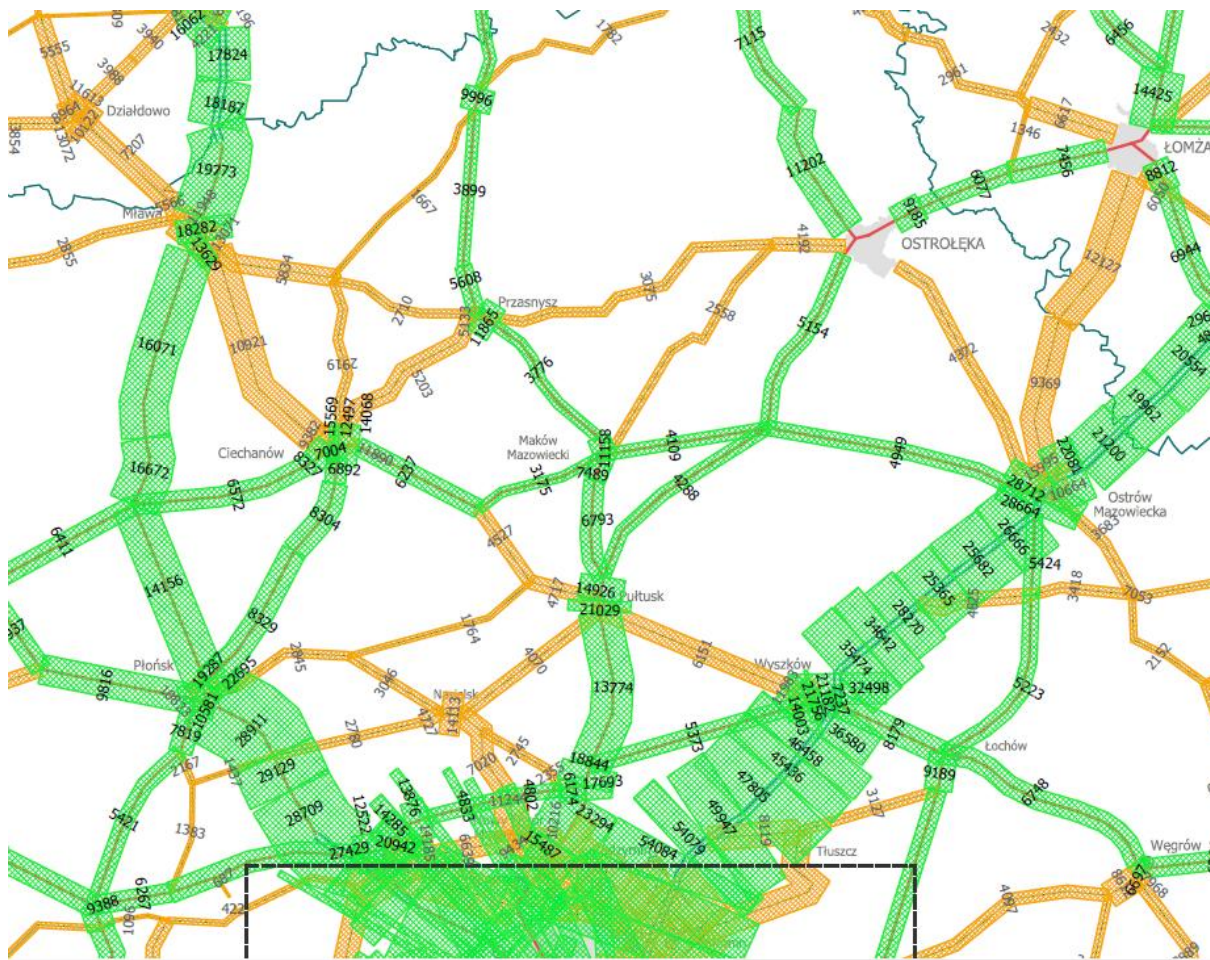
Dlatego, podobnie jak w medycynie nie sposób skupiać się tylko na priorytetowych organach przy ignorowaniu organów pozostałych, tak w zarządzaniu przestrzennym nie sposób abstrahować od polityki lokalnej i potrzeb lokalnych społeczności.

Druga niezwykle istotna uwaga wynika z faktu, że poza drogą krajową 57 (która na zasadzie wyjątku ma klasę G zamiast S, lub GP), Miasto jest punktem zbiegu całej sieci dróg, w tym wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Pokazuje to poniższa mapa.



Obraz 28. Sieć drogową w Przasnyszu

Każda z tych gwiazdźście koncentrujących się w centrum Przasnysza dróg sprowadza do centrum Miasta określone natężenie ruchu kołowego (a także pieszego!). Nawet jeśli uwzględnić jedynie wpływ dróg wojewódzkich, można zaobserwować jakościową zmianę natężenia w centrum Przasnysza. Obrazuje to poniższa mapa.



Obraz 29. Średni dobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich

O ile poprzednio mowa była o średniorocznym natężeniu poniżej 4 tys. pojazdów dziennie, o tyle na powyższej mapie widać już w centrum Przasnysza natężenie zbliżające się do 12 tys. pojazdów dziennie. Wynika to ze zbiegu natężeń na drogach 617 (ponad 5,2 tys./d) i 544 (ponad 2,7 tys./d). Uwzględnienie tego aspektu zmienia więc obraz o ponad 200%!

Kolejnym aspektem jest rosnący trend natężenia ruchu kołowego. Wartości wskaźnika rocznego procentowego wzrostu ruchu powszechnie przyjmuje się publikacjami:

<https://www.siskom.waw.pl/nauka/zasady-prognozowania-ruchu-drogowego.pdf>

bądź:

https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/p/pismo-przewodnie-z-dnia-15032007_4423/Zalacznik_2_Zasady_prognozowania_wskaznikow_wzrostu_2008-2040.pdf.

Najwyższe wskaźniki notowane były historycznie w kategorii samochodów ciężarowych. Niezależnie od przyjętej wartości takiego wzrostu w perspektywie do roku 2033 można oczekiwać przyrostów rzędu 30%.

Kolejny aspekt wynika z logiki planowania tras. Otóż opiera się ona na jakości drogi. Wybierane są trasy o jak najwyższej jakości. Jednak polityka oparta na założeniu, żeby utrzymywać jakość dróg na jak najniższym poziomie, aby uniknąć ruchu na drogach z oczywistych względów jest nie do przyjęcia. Równocześnie zakładanie, że ruch nadal będzie omijał Przasnysz, ponieważ przepustowość

dotychczasowej drogi krajowej 57 była niska jest po prostu błędem planistycznym, bądź przejawem celowej konserwacji stanu wykluczenia drogowego Powiatu.

Następny argument dotyczy sezonowości natężenia ruchu. O ile wysiłek organizacyjny i finansowy w celu prowadzenia pomiarów natężenia ruchu drogowego ze strony GDDKiA jest zrozumiały, zatem jasne jest, że akcja pomiarowa nie może być prowadzona zbyt często, o tyle mieszkańcy Miasta doskonale identyfikują zarówno zmiany w cyklu dobowym, jak i zmiany w cyklu rocznym.

Obie cykliczne zmiany ilustrują dane zamieszczone w Załączniku 6.8.

Zmiana w cyklu dobowym jest łatwa do prześledzenia na podstawie pierwszej tabeli z Załącznika 6.8. W godzinach szczytu natężenie jest wielokrotnie wyższe niż np. w godzinach wieczornych.

Druga i trzecia tabela z Załącznika 6.8 dowodzi, że w okresie rozpoczynającym wakacje ruch wzrasta się o co najmniej 10%. Warto przy tym zauważyć, że pomiary były dokonywane w okresie pandemii.

Wymienione powyżej okoliczności łącznie składają się na to, że pomiar GPR 20/21 nie odzwierciedla prawidłowo natężenia ruchu na terenie Przasnyskiego MOF, zaś poza okresem pandemii, a zwłaszcza w okresach wzmożonego ruchu wakacyjnego centrum Przasnysza przypomina „korkami” centra Stolicy oraz innych miast wojewódzkich.

Jest to ważna przesłanka dla analizy SWOT oraz niniejszego Planu.

2.3.2.2.6. Uwzględnione dokumenty strategiczne Gminy Jednorozec

- Strategia rozwoju gminy Jednorozec:

https://jednorozec.pl/FCK/Jednorozec_Strategia_2016_02_21.pdf

- Program ochrony środowiska:

<http://bip.jednorozec.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-468>

Uchwała Nr XXVI/146/2016 Rady Gminy Jednorozec z dnia 30 grudnia 2016 r. w sprawie przyjęcia „Programu Ochrony Środowiska dla Gminy Jednorozec na lata 2017 – 2022” - do 19 marca 2024 r. trwają konsultacje społeczne, nowy POŚ planowany jest do uchwalenia w kwietniu 2024 r.

- Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe:

Aktualizacja Projektu założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwo gazowe dla gminy Jednorozec na lata 2011-2026

<http://bip.jednorozec.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-476>

- Budżet gminy na rok 2023 i 2024:

<file:///C:/Users/m.bakula.JEDNOROZEC/Downloads/Uchwa%C5%82a.SOK.0007.59.2023.2023-12-28%20z%20uzasadnieniem.pdf>

Uchwała Nr SOK.0007.4.2024 Rady Gminy Jednorozec z dnia 6 lutego 2024 roku zmieniająca uchwałę Nr SOK.0007.61.2023 Rady Gminy Jednorozec z dnia 28 grudnia 2023 roku w sprawie uchwalenia uchwały budżetowej Gminy Jednorozec na 2024 rok

http://bip.jednorozec.pl/LV_zwyczajna_sesja_Rady_Gminy_Jednorozec_06022024

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego:

<http://bip.jednorozec.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-165>

- Plan gospodarki niskoemisyjnej:

Uchwała Nr XIV/72/2015 Rady Gminy Jednorozec z dnia 30 listopada 2015 r. w sprawie przyjęcia „Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Jednorozec” - na najbliższej sesji Rady Gminy (26 marca

2024 r.) zostanie uchwalony nowy „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gminy Jednoróżec na lata 2023-2030”

<http://bip.jednorozec.pl/?c=mdTresc-cmPokaz-435>

Długość przyrostowa sieci rowerowej: 1 449,50 mb,(ul. Kwiatowa 805,00 mb, wartość 342 00,00 zł.)

Liczba miejsc parkingowych: 247 szt.

Liczba uczniów i liczba oddziałów w roku szkolnym 2023/2024 wg stanu na 2024-03-13				
Numer RSPO	Nazwa szkoły / placówki	Liczba uczniów ogółem	Liczba oddziałów ogółem	Liczba uczniów - wychowanie przedszkolne
14733	LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE W JEDNOROŻCU	143	5	0
82807	SZKOŁA PODSTAWOWA W OLSZEWCE	26	7	0
86330	PUNKT PRZEDSZKOLNY "CZTEROLISTNA KONICZYŃKA" W PARCIAKACH	13	1	13
86366	PUNKT PRZEDSZKOLNY "KASZTANOWY LUDEK" W OLSZEWCE	22	1	22
86382	PUNKT PRZEDSZKOLNY "ŚPIEWAJĄCE BRZDĄCE" W LIPIE	7	1	7
86506	PUNKT PRZEDSZKOLNY "SŁONECZNY DOMEK" W ŻELAZNEJ RZĄDOWEJ	24	1	24
106219	PUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA IM. ADAMA CHĘTNIKA W JEDNOROŻCU	400	22	0
106223	PRZEDSZKOLE SAMORZĄDOWE W JEDNOROŻCU	149	6	149
123360	PUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA ŻELAZNA RZĄDOWA-PARCIKI Z SIEDZIBĄ W PARCIAKACH	61	8	0
267660	BRANŻOWA SZKOŁA I STOPNIA W JEDNOROŻCU	43	3	0
271010	PRZEDSZKOLE NIEPUBLICZNE "KRAINA SMERFÓW"	49	2	49

2.3.2.2.7. Uwzględnione informacje Gminy Krzynowłoga Mała

- Strategia rozwoju gminy:
<http://archiwum.bip.krzynowlogamala.samorzady.pl/art/id/3576>
- Program ochrony środowiska
<http://archiwum.bip.krzynowlogamala.samorzady.pl/art/id/4044>
- Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe –
<http://archiwum.bip.krzynowlogamala.samorzady.pl/art/id/3382>
- Budżet gminy na rok 2023 i 2024
file:///C:/Users/USER_1/Downloads/Uchwa%C5%82a%20Nr%20XLV-225-2022.pdf
file:///C:/Users/USER_1/Downloads/Uchwa%C5%82a%20Nr%20LVI-282-2023.pdf
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
http://www.bip.krzynowlogamala.pl/uploaded_files/serwis_files/attachments/uchwaly/129/4e990e57ec18e338.pdf
- Plan gospodarki niskoemisyjnej
<http://archiwum.bip.krzynowlogamala.samorzady.pl/art/id/3165>

W dniu 11.03.2024 r. Samorząd Województwa Mazowieckiego podpisał umowy z Gminą Krzynowłoga Mała na łączną kwotę ponad 550 000,00 zł. Otrzymane dofinansowanie obejmuje między innymi:

1. Przebudowę drogi gminnej w miejscowości Rudno Jeziorowe 170 000,00 zł
2. Modernizację oświetlenia ulicznego na terenie gminy Krzynowłoga Mała 140 000,00 zł
3. Montaż solarne oświetlenia ulicznego w miejscowości Marianowo 15 000,00 zł

Informacja uczniach i ich dojazdach do szkół.

1.Liczba i struktura wiekowa uczniów w Gminie Krzynowłoga Mała 2020-2023

Rok	3lat	4lat	5lat	6lat	7lat	8lat	9lat	10lat	11lat	12lat	13lat	14lat	15lat

2020	17	21	30	34	46	32	36	44	43	46	34	30	24
2021	19	28	33	32	36	41	34	39	43	38	43	25	15
2022	21	27	34	34	36	33	44	34	36	42	42	18	19
2023	3	21	27	34	33	36	33	44	34	35	42	43	21
	60	97	124	134	151	142	147	161	156	161	161	116	79

2. Na terenie gminy Krzynowłoga Mała w latach 2020 -2023 łącznie spoza terenu gminy do placówek szkolnych uczęszczało 32 dzieci co stanowi zaledwie 1,90 % uczniów na przestrzeni w/w lat.

3. Na terenie placówek oświatowych Gminy Krzynowłoga Mała rozmieszczony jest od wielu lat monitoring wizyjny, który zapewnia bezpieczeństwo na terenie placówek oraz w ich sąsiedztwie. W bezpośredniej odległości od placówek szkolnych nie znajdują się ścieżki rowerowe ani ciągi pieszo-rowerowe.

4. Uczniowie z terenu gminy dojeżdżają do szkół autobusami przewoźnika, wybranego w drodze przetargu. Z dowozu korzysta zdecydowana większość uczniów. W czasie przejazdu zapewniona jest opieka w postaci opiekunów. Autobusy kursują zgodnie z harmonogramem opracowanym przez Urząd Gminy w Krzynowłodze Małej. Najwięcej uprawnionych uczniów dojeżdża bezpłatnie do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego w Krzynowłodze Małej. W roku 2020 gmina pozyskała dofinansowanie z PFRON i zakupiono autobus dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych z terenu gminy. Autobus posiada 21 miejsc i stanowisko na wózek inwalidzki i przewozi dzieci i młodzież do specjalistycznych placówek na terenie miasta Przasnysz.

5. Uczniowie z terenu gminy Krzynowłoga Mała zawsze angażują się w kampanie promocyjne i edukacyjne. W szkołach odbywają się akcje charytatywne, ekologiczne, konkursy, promocje itp. Bardzo często w akcjach edukacyjnych i kampaniach zaangażowani są uczniowie całej placówki z uwagi na fakt, że dwie szkoły z terenu gminy są bardzo nieliczne (ok. 50 uczniów). W największej placówce zaangażowanie uczniów oscyluje w granicach 50 procent.

2.3.2.2.8. Uwzględnione informacje Gminy Krasne

Informacje na temat dokumentów strategicznych:

- Strategii rozwoju gminy (trwają prace nad nową)
<http://www.bip.krasne.pl/public/?id=151893>
- Lokalnego Program Rewitalizacji (trwają prace nad nowym)
<http://www.bip.krasne.pl/public/?id=163732>
- Programu ochrony środowiska (trwają prace nad nowym)
<http://www.bip.krasne.pl/public/?id=74115>
- Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe,
<http://www.bip.krasne.pl/public/getFile?id=282969>
- Budżetu gminy na rok 2023 i 2024,
2023 - <http://www.bip.krasne.pl/public/?id=200406>
2024 - <http://www.bip.krasne.pl/public/?id=202814>
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
<http://www.bip.krasne.pl/public/?id=160034>
- Planu gospodarki niskoemisyjnej.
<http://www.bip.krasne.pl/public/?id=145888>
- Raportu o stanie gminy (w nim informacje o uczniach)

<http://www.bip.krasne.pl/public/getFile?id=364828>

2.3.2.2.9. Uwzględnione informacje Gminy Czernice Borowe

1. linki do:

- planów w zakresie realizacji zadań publicznych:
<https://bip.czerniceborowe.pl/?bip=1&cid=43&bsc=N>
- dokumentów związanych z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym:
<https://bip.czerniceborowe.pl/?bip=1&cid=169&bsc=N>
- uchwały nr 341/XXXII/2023 Rady Gminy Czernice Borowe z dnia 21 grudnia 2023 r. w sprawie uchwalenia uchwały budżetowej na 2024 rok
<https://bip.czerniceborowe.pl/?bip=2&cid=289&id=1627>
- uchwały nr 261/XXIV/2022 z dnia 29 grudnia 2022 r. w sprawie uchwalenia uchwały budżetowej na 2023 rok <https://bip.czerniceborowe.pl/?bip=2&cid=280&id=1414>

2. dane z okresu 2020-2023, w których gmina jest posiadaniu:

1) z zakresu uwarunkowania społeczno-gospodarczego:

- liczba urodzeń mieszkańców:
2020 rok – 46, w tym 15 M i 31 K
2021 rok – 35, w tym 10 M i 25 K
2022 rok – 48, w tym 25 M i 23 K
2023 rok - 15, w tym 4 M i 11 K
- struktura wiekowa i płciowa mieszkańców

2020 rok

do 18 roku życia - 782

18-65 lat – 2414

pow. 65 lat - 603

2021 rok

do 18 roku życia - 785

18-65 lat – 2372

pow. 65 lat - 595

2022 rok

do 18 roku życia - 793

18-65 lat – 2336

pow. 65 lat - 609

2023 rok

do 18 roku życia - 782

18-65 lat – 2276

pow. 65 lat - 623

- przyrost naturalny ludności

2020 rok: -6 osób

2021 rok: - 22 osób

2022 rok: 1 osoba

2023 rok: - 30 osób

2) z zakresu uwarunkowania przestrzennego:

- procentowe pokrycie gminy miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego: 100%;
- podanie z planu zagospodarowania przestrzennego procentowej powierzchni terenu przeznaczonego pod zabudowę jednorodziną i wielorodziną: dane w treści MPZP <https://bip.czerniceborowe.pl/?bip=1&cid=172>

3) z zakresu uwarunkowania transportowego:

- natężenie ruchu drogowego na głównych odcinkach/skrzyżowaniach:

Głównym odcinkiem przebiegającym przez gminę Czernice Borowe jest droga wojewódzka nr 544, na którym natężenie ruchu wynosi ok. 4000 pojazdów w ciągu doby. Szczególnym utrudnieniem w miejscowościach takich jak Czernice Borowe, Chojnowo, Obrębiec są tiry. Droga jest w bardzo złym stanie technicznym.

Droga wojewódzka nr 617 – odcinek niebezpieczny w granicach gminy Czernice Borowe, dużo wypadków tragicznych w skutkach.

- natężenie ruchu rowerowego w kluczowym dla gminy obszarze::

W ostatnich latach obserwuje się wzrost zainteresowania ruchem rowerowym. Korzystanie jednak z tej formy możliwe jest tylko na drogach gminnych i powiatowych. Niebezpieczne jest korzystanie z ruchu rowerowego w obrębie drogi wojewódzkiej nr 544.

- natężenie i struktura ruchu pieszego w kluczowym dla gminy obszarze:

Natężenie ruchu pieszego jest niewielkie.

- długość przyrostowa sieci rowerowej: łączna długość ścieżek rowerowych na terenie gminy wynosi 6,8 km;

- liczba miejsc parkingowych: ok. 300;

4) z zakresu uwarunkowania edukacyjnego:

- liczba i struktura wiekowa uczniów:

rok szkolny 2020/2021

7 latki – 29

8 latki – 33

9 latki – 32

10 latki – 16

11 latki – 21

12 latki – 28

13 latki – 41

14 latki – 33

rok szkolny 2021/2022

7 latki – 26

8 latki – 33

9 latki – 36

10 latki – 34

11 latki – 19

12 latki – 22

13 latki – 33

14 latki – 42

rok szkolny 2022/2023

7 latki – 28

8 latki – 26

9 latki – 34

10 latki – 38
11 latki – 37
12 latki – 19
13 latki – 23
14 latki – 30

rok szkolny 2023/2024

7 latki – 15
8 latki – 29
9 latki – 29
10 latki – 29
11 latki – 37
12 latki – 35
13 latki – 19
14 latki – 17

- odsetek uczniów spoza terenu gminy;
rok szkolny 2020/2021 – 6,8 % (16 osób)
rok szkolny 2021/2022 – 8,9 % (22 osoby)
rok szkolny 2022/2023 – 7,2 % (17 osób)
rok szkolny 2023/2024 – 5,2 % (11 osób)

- ocena poziomu bezpieczeństwa w sąsiedztwie placówek oświatowych (czy w pobliżu znajdują się ścieżki rowerowe, ciągi pieszo-rowerowe).

Przy szkołach podstawowych w Czernicach Borowych i w Rostkowie znajduje się ciąg pieszy (chodnik).

- sposób dojazdu uczniów do szkoły:

Uczniowie do szkół dojeżdżają autobusami. Dowóz zapewniony jest przez Gminę w ramach ogłaszanego co roku przetargu.

2.3.2.3. Elementy diagnozy oparte na konsultacjach społecznych

Na etapie diagnozy problemów obszaru zaangażowano interesariuszy poprzez wypowiedzi w formie ankiety. Ankieta była udostępniona zarówno w formie elektronicznej, jak i papierowej w okresie od 29.02.2024 do 14.03.2024 włącznie, we wszystkich gminach MOF (na portalach urzędów gmin). W dystrybucję ankiet zaangażowano pracowników urzędów miejskich i gminnych, jak również instytucje takie, jak szkoły, lokalnych przedsiębiorców. W proces konsultacji włączył się również osobiście Burmistrz miasta korzenia, odbywając bezpośrednie spotkania z mieszkańcami Przasnysza.

Cała treść ankiety zaprezentowana jest w załączniku nr 6.1.

Pytania ankietowe można podzielić na 2 kategorie. Pierwsza kategoria to grupa pytań, których zadaniem było potwierdzenie, lub zaprzeczenie wniosków z diagnozy opartej na dokumentach oficjalnych, przywołanej w rozdziale 2.3.2.1. Druga kategoria pytań ankietowych, to grupa zaprojektowana po to, aby zbadać jakie rozwiązania problemów mobilności byłyby zgodne z wolą i preferencjami mieszkańców i jakie zmiany ich postaw wobec mobilności mają szansę na wprowadzenie dzięki Planowi. Odpowiedzi na te pytania zostaną zaprezentowane w rozdziale 3.1.2.

W bieżącym rozdziale jest miejsce na opisanie tych pytań ankiety, które miały posłużyć jako potwierdzenie diagnozy opartej na danych źródłowych z GUS, baz lokalnych i innych źródeł. Były to pytania o numerach 1, 2, 3, 6, 7, 9-12.

2.3.2.3.1. Pytanie ankietowe nr 1

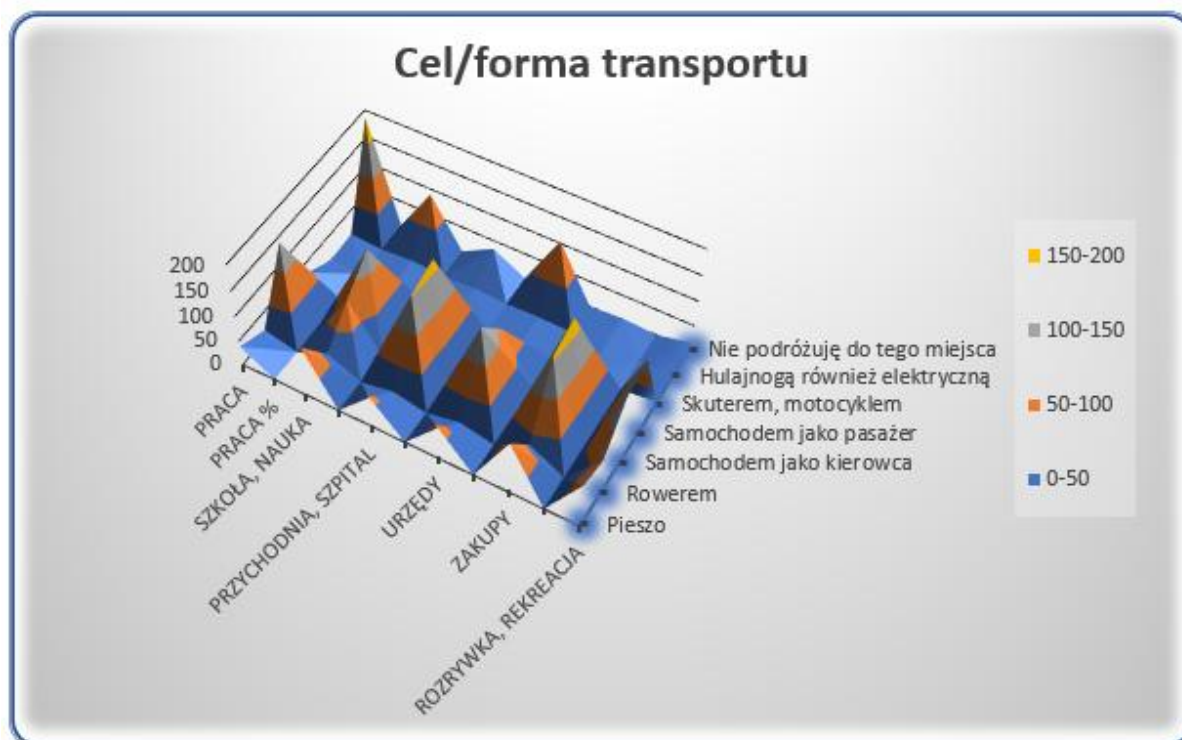
Treść pytania: „Z jakiej formy transportu korzysta Pan/Pani, jeśli trzeba dojechać do następujących miejsc”.

- praca
- szkoła, nauka
- przychodnia, szpital
- urzędy
- zakupy
- rozrywka, rekreacja

Wymieniono następujące środki transportu:

- Pieszko
- Rowerem
- Samochodem jako kierowca
- Samochodem jako pasażer
- Skuterem, motocyklem
- Hulajnogą również elektryczną
- Nie podróżuję do tego miejsca

Istniała możliwość udzielenia maksymalnie 2 odpowiedzi dotyczącej środka komunikacji, przy czym wymagana była odpowiedź na powyższe pytanie w odniesieniu do każdego z celów podróży.



Obraz 30. Odpowiedzi na pytanie ankietowe o cele podróży i formę transportu

Do każdego z wymienionych w badaniu ankietowym miejsc zdecydowanie najwięcej ankietowanych podróżowało samochodem: bądź to jako pasażer, bądź jako kierowca. Na dalszej pozycji znalazła się forma piesza i dopiero następnym wyborem okazywał się rower, pomimo, iż jak wynika z odpowiedzi na pytanie ankietowe 10 (patrz w dalszym ciągu omówienia konsultacji) prawie wszystkie gospodarstwa domowe na obszarze MOF dysponują rowerem.

Bardzo często zaznaczaną odpowiedzią, głównie w przypadku pracy, szkoły i urzędów była odpowiedź „nie podróżuję do tego miejsca”, co jest oczywiste, gdy spojrzymy na rozkład statusu respondentów (patrz pytanie ankietowe nr 13) – emeryci i uczniowie oczywiście nie podróżowali do pracy, a pracujący wybierali tę odpowiedź w przypadku destynacji „szkoła”. Te odpowiedzi były oczekiwane i nie wnoszą istotnych wniosków do diagnozy.

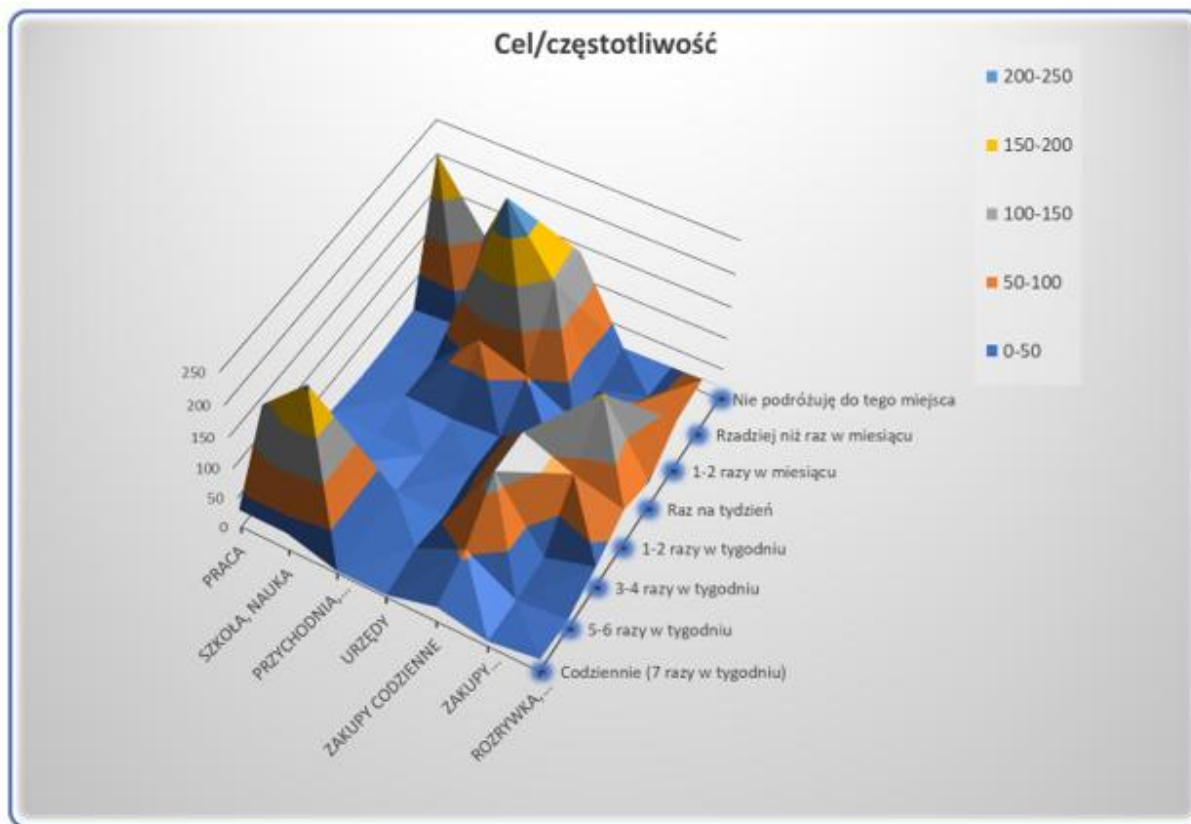
Formy transportu takie jak hulajnoga i skuter wymieniane były sporadycznie. Z pewnością nie należą do preferowanych w Przasnyskim MOF.

Podsumowując, wyniki ankiety sugerują potrzebę zróżnicowanych inwestycji w infrastrukturę transportową, które uwzględniają różnorodność preferencji podróżujących. Z jednej strony, powszechność wykorzystywania samochodów osobowych, na co, jak wynikało również z analiz opartych na oficjalnych statystykach wręcz skazani są mieszkańcy Powiatu, nakłada na jego władarzy obowiązek zapewnienia wysokiej jakości bezpiecznej infrastruktury dróg lokalnych i dojazdowych. Z drugiej strony, unikanie rozwiązań niskoemisyjnych (w tym zarówno rowerów, jak i hulajnóg) wskazuje na to, że muszą istnieć po temu jakieś przyczyny. Wzmocnienie infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej może przyczynić się do poprawy dostępności i wyboru niższej emisyjnych środków transportu dla społeczności oraz do odejścia od wykorzystywania samochodów.

2.3.2.3.2. Pytanie ankietowe nr 2

„Jak często podróżuje Pan/Pani do wymienionych poniżej miejsc? Wskazane miejsca nie muszą znajdować się w Państwa miejscowości. Chodzi o cel podróży.”

Na pytanie należało odpowiedzieć zaznaczając tylko jedną z ośmiu możliwych odpowiedzi wskazujących na częstotliwość, ale wymagana była odpowiedź w odniesieniu do każdego z wymienionych celów podróży.



Obraz 31. Odpowiedzi na pytanie o częstotliwość podróży

Najczęściej, bo aż 5-6 razy w tygodniu jako cel podróży ankietowani wskazywali szkołę lub zakład pracy (to naturalna, oczekiwana odpowiedź, potwierdzająca wiarygodność respondentów oraz wyników ankiety). Jednocześnie, te same lokalizacje wymieniane były najczęściej jako te, do których odpowiadający nie podróżowali wcale (analogicznie uczniowie nie podróżują do pracy a pracownicy do szkół).

Przychodnie, szpitale i urzędy odwiedzane były rzadziej niż raz w miesiącu (to dobre objawy w obu przypadkach).

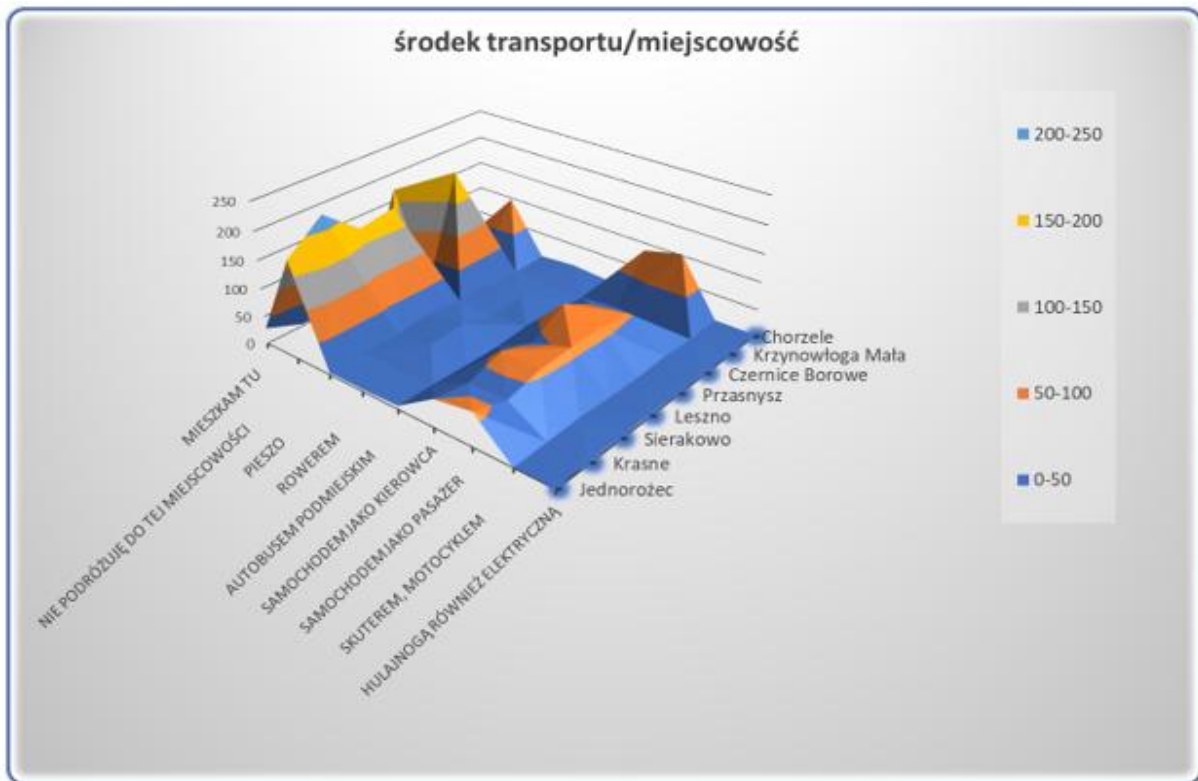
Zakupy związane z potrzebami codziennymi realizowane były od 1 do 4 razy w tygodniu, a weekendowe wyjścia do sklepów i centrów handlowych najczęściej raz na tydzień.

Wszystkie te dane wskazują na potrzebę inwestycji w infrastrukturę drogową, w tym budowę ścieżek rowerowych, chodników oraz poprawę dostępu do miejsc użyteczności publicznej, zwłaszcza szkół miejsc pracy i placówek handlowych. Realizacja takiego projektu mogłaby przyczynić się do promocji niskoemisyjnego modelu poruszania się oraz poprawy jakości życia mieszkańców poprzez ułatwienie im dostępu do ważnych dla nich miejsc i usług.

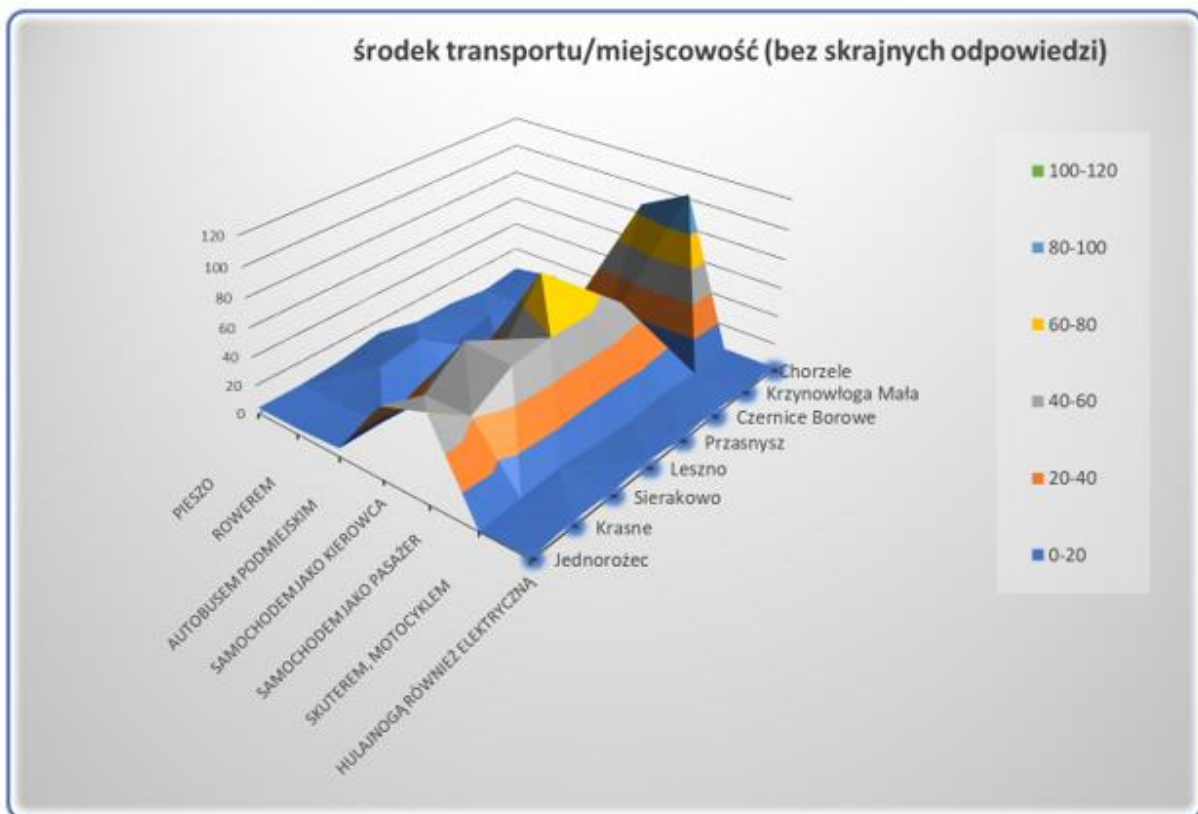
2.3.2.3.3. Pytanie ankietowe nr 3

W jaki sposób dociera Pan/Pani do wymienionych poniżej miejscowości?

Możliwe było udzielenie tylko jednej odpowiedzi dotyczącej każdej z miejscowości, ale wymagano odpowiedzi dotyczącej każdej z nich.



Obraz 32. Środki transportu do poszczególnych miejscowości; wszystkie odpowiedzi



Obraz 33. Środki transportu do poszczególnych miejscowości; tylko podróżujący

Powyższe wykresy obrazują wybór danego środka transportu podczas poruszania się ankietowanych pomiędzy miejscowościami objętymi zakresem niniejszego Projektu. Pierwszy z nich uwzględnia wszystkie możliwe do wyboru przez ankietowanych odpowiedzi i pokazuje, że ponad połowa z 2324 zaznaczeń przypadało na odpowiedź „nie podróżuję do tej miejscowości” rozkładającą się, poza Przasnyszem, mniej więcej równo na wszystkie miejscowości, oraz na odpowiedź „mieszkam tu” dotyczącą właśnie Przasnysza. Taki stan rzeczy w mocno zniekształca obraz rzeczywistych preferencji ankietowanych odnośnie wybieranego środka transportu podczas podróży pomiędzy analizowanymi miejscowościami. Z tego względu, aby rzetelnie oddać potrzeby mieszkańców ościennych w stosunku do Przasnysza miejscowości, pominięto przytoczone powyżej odpowiedzi, a pozostałe zobrazowano poprzez drugi z wykresów. W takim układzie wyraźnie widać, że głównym środkiem transportu mieszkańców uczestniczących w ankiecie jest samochód⁵. W następnej kolejności, jednak w dużo mniejszym stopniu, pozostaje rower i ruch pieszy.

Taka analiza wskazuje na konieczność uwzględnienia dominacji samochodów w planowaniu inwestycji transportowych, ale również na potrzebę rozwijania infrastruktury rowerowej i pieszej, aby zachęcić mieszkańców do korzystania z bardziej ekologicznych form transportu oraz zmniejszyć obciążenie ruchem drogowym.

2.3.2.3.4. Pytanie ankietowe nr 6

Co Pan/Pani sądzi o poniższych problemach związanych z mobilnością na terenie Przasnysza i w sąsiednich gminach?

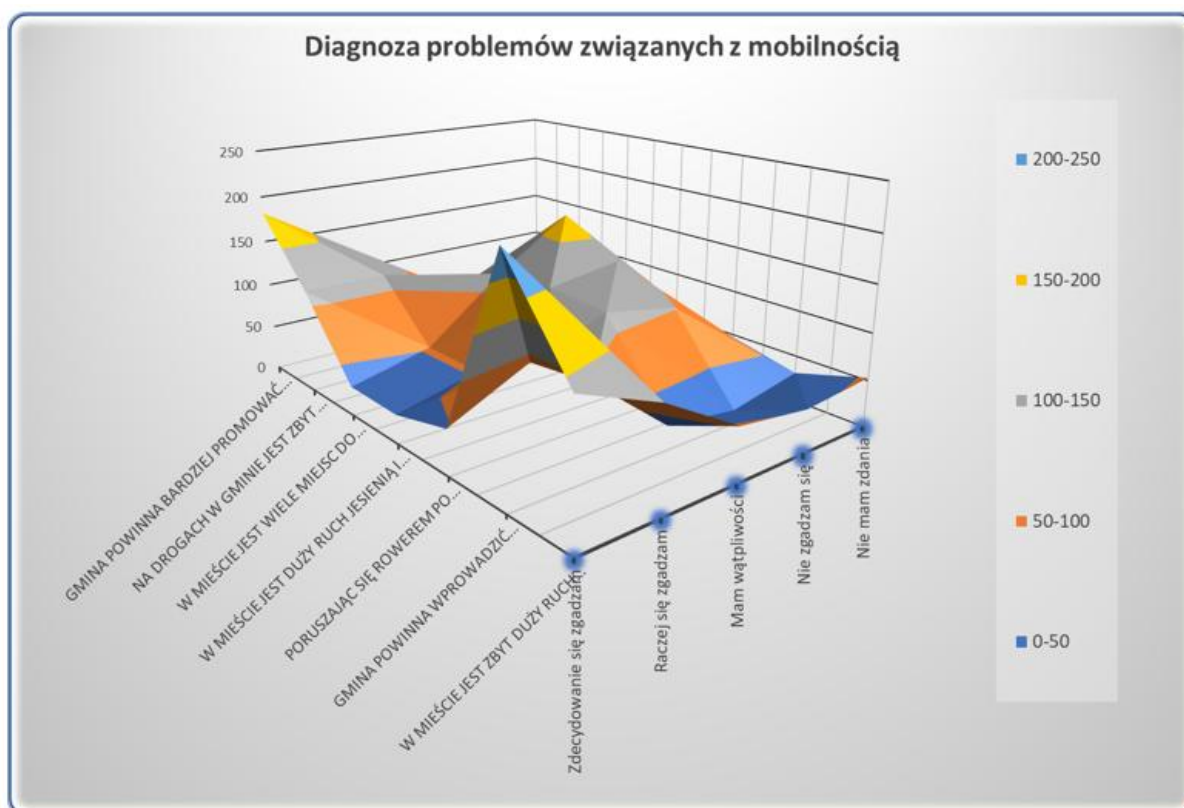
Wymagana i dopuszczalna była tylko jedna odpowiedź na każdy z tematów.

Poniższy wykres przestrzenny nr 24 (na kolejnej stronie) obrazuje główne problemy związane z mobilnością na terenie Przasnysza i w sąsiednich gminach, które wskazali ankietowani. Poniżej przedstawiono szczegółowe wyniki badania w odniesieniu do siedmiu najczęściej wskazywanych jako istotne potrzeb i oczekiwań mieszkańców terenów, których Projekt dotyczy.

Ponad 77% ankietowanych optuje za koniecznością zwiększenia promowania ruchu rowerowego i pieszego, 9% ma wątpliwości, jedynie 4% osób nie uważa za niezbędne zwiększenie promowania takiej formy transportu, a 10% respondentów nie ma na ten temat zdania.

Analiza wyników ankiety wyraźnie wskazuje na duże poparcie społeczne dla zwiększenia promocji ruchu rowerowego i pieszego. Ponad 77% ankietowanych opowiada się za koniecznością zwiększenia tego rodzaju działań. To stanowcze poparcie sugeruje rosnącą świadomość społeczną dotyczącą korzyści ekologicznych, zdrowotnych i społecznych związanych z wyborem bardziej zrównoważonych form transportu. Jednocześnie, wyniki pokazują, że jedynie niewielki odsetek respondentów (4%) uważa, że nie ma konieczności zwiększania promocji ruchu rowerowego i pieszego. To może być związane z indywidualnymi preferencjami lub brakiem zrozumienia korzyści wynikających z tych form transportu.

⁵ Obraz zaburza jedynie stosunkowo mniej liczna grupa odpowiedzi dotyczących podróży do Krzynowłogi Małej, wynikający z nieco późniejszego dołączenia tej gminy do badania



Obraz 34. Odpowiedzi diagnozujące problemy mobilności

Dalsze działania, które powinny zostać podjęte na podstawie wyników ankiety, obejmują:

Rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej: W odpowiedzi na wysokie poparcie społeczne, konieczne jest inwestowanie w budowę ścieżek rowerowych, chodników i bezpiecznych przejść dla pieszych, aby zachęcić do korzystania z tych form transportu.



Obraz 35. Potrzeba promocji ruchu rowerowego i pieszego

Programy promocyjne: Organizacja kampanii promocyjnych, warsztatów i wydarzeń mających na celu edukację społeczeństwa na temat korzyści płynących z ruchu rowerowego i pieszego, oraz zachęcanie do ich aktywnego uczestnictwa.

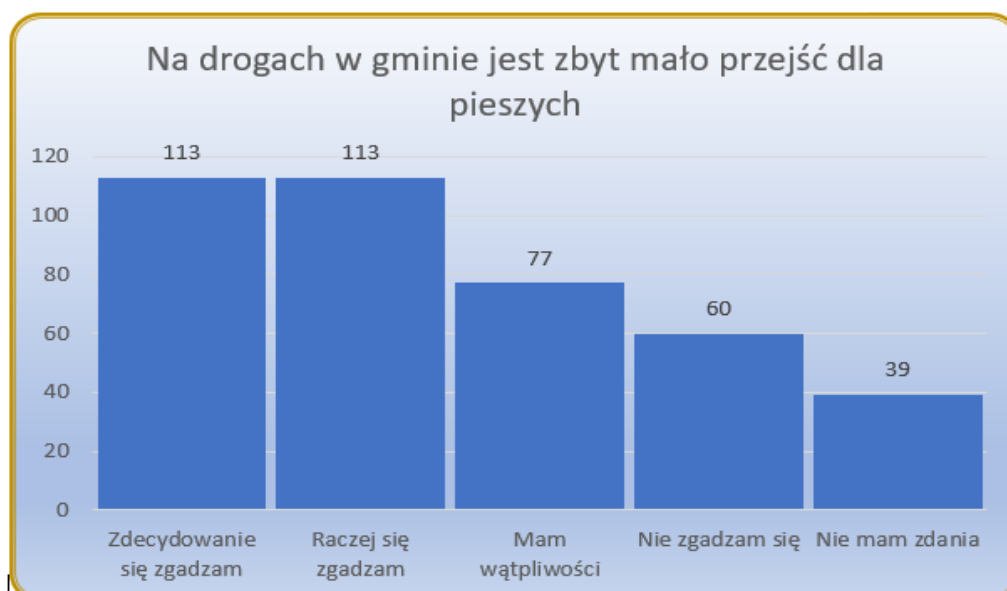
Konsultacje z mieszkańcami: Kontynuacja dialogu z mieszkańcami w celu zrozumienia ich potrzeb i preferencji, a także uzyskania opinii na temat istniejącej infrastruktury i sugestii dotyczących dalszych działań.

Monitorowanie i ewaluacja: Regularne monitorowanie i ocena skuteczności podjętych działań w promowaniu ruchu rowerowego i pieszego, aby dostosować strategię do zmieniających się potrzeb społeczności.

Podsumowując, wyniki tej części ankiety jasno wskazują na potrzebę zwiększenia promocji ruchu rowerowego i pieszego, co wymaga konkretnych działań zarówno na poziomie infrastrukturalnym, jak i edukacyjnym, aby stworzyć bardziej przyjazne dla tych form transportu środowisko.

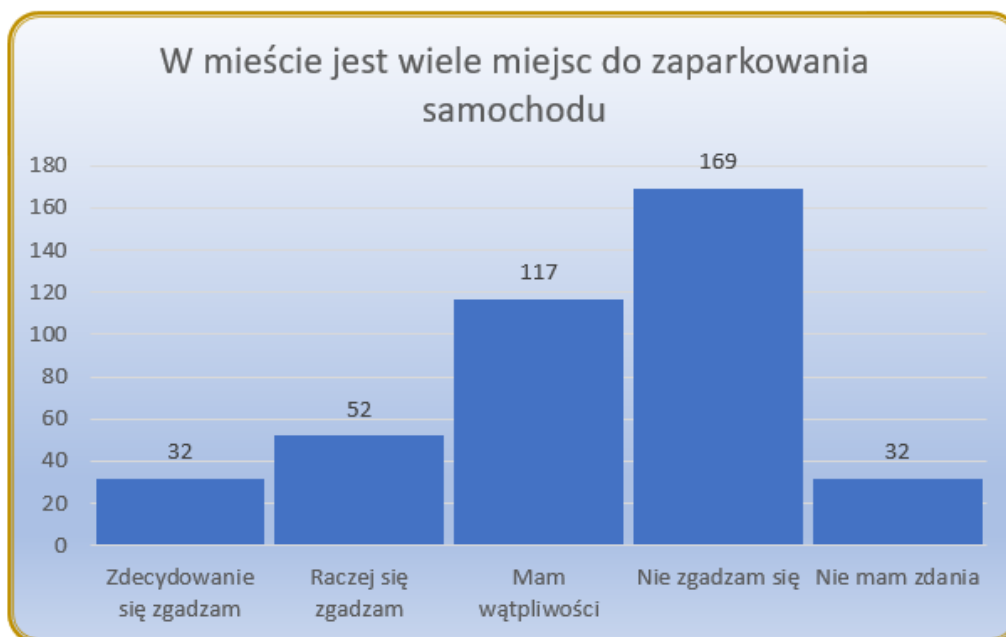
Kolejny badany aspekt: liczba przejść dla pieszych.

Ponad 56% mieszkańców wskazuje na zbyt małą liczbę przejść dla pieszych jako istotny element. To wyraźnie wskazuje na potrzebę poprawy infrastruktury pieszej, aby zapewnić bezpieczne i wygodne przejścia dla pieszych na drogach. Brak wystarczającej liczby przejść może prowadzić do niebezpiecznych sytuacji dla pieszych i zwiększać ryzyko wypadków drogowych. Z kolei 19% ankietowanych wyraża wątpliwości co do istotności tego problemu, co może wynikać z różnych perspektyw i doświadczeń związanych z poruszaniem się pieszo. Niezwykle istotne jest, że 15% respondentów jest przeciwnych zwiększeniu liczby przejść dla pieszych. Warto zbadać przyczyny tego stanowiska i próbować zrozumieć ich obawy lub punkty widzenia, aby móc odpowiednio reagować na te opinie. Natomiast 10% respondentów nie ma zdania w tej kwestii, co sugeruje, że mogą być oni otwarci na dyskusję i ewentualne zmiany, jeśli zostaną im przedstawione odpowiednie argumenty.



Obraz 36. Brak przejść dla pieszych

Odwrótnie postawiono pytanie dotyczące liczby parkingów dla samochodów osobowych. Postawiono tezę, że jest ich wystarczająca ilość. Czy respondenci potwierdzili, czy zaprzeczyli tej tezie? Poniżej obraz odpowiedzi.



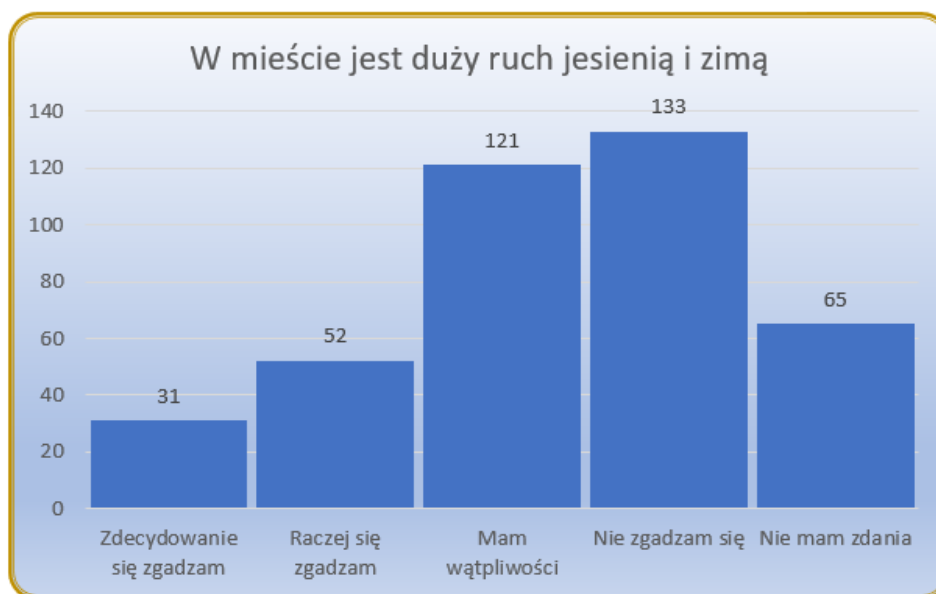
Obraz 37. Czy wystarcza parkingów?

Jedynie 21% ankietowanych uważa, że w mieście jest wiele miejsc do zaparkowania samochodu. To sugeruje, że większość mieszkańców postrzega braki w infrastrukturze parkingowej. Niedostateczna ilość miejsc parkingowych może prowadzić do frustracji i kłopotów z parkowaniem, co negatywnie wpływa na komfort życia mieszkańców oraz na ruch uliczny.

29% respondentów ma wątpliwości co do istnienia wielu miejsc parkingowych. To może wynikać z zauważalnych problemów związanych z parkowaniem w mieście, ale może też być wynikiem braku jednoznacznej oceny sytuacji.

Ponad 42% ankietowanych nie zgadza się z twierdzeniem, że w mieście jest wiele miejsc do zaparkowania samochodu. To wyraźny sygnał, że istnieje pilna potrzeba poprawy infrastruktury parkingowej, aby zaspokoić potrzeby mieszkańców.

Mniej więcej co 13 ankietowany nie ma zdania na temat dostępności miejsc parkingowych. To może sugerować, że nie są oni świadomi problemu braku miejsc parkingowych lub nie są pewni, jak ocenić sytuację. Te odpowiedzi pochodzą zapewne od respondentów niewykorzystujących transportu samochodowego.



Obraz 38. Percepcja natężenia ruchu

Jedynie 21% pytaných zgadza się z twierdzeniem, że "w mieście jest duży ruch jesienią i zimą. Latem i wiosną ruch samochodów zmniejsza się". To sugeruje, że tylko niewielki odsetek mieszkańców dostrzega zmniejszenie ruchu samochodowego w okresie letnim i wiosennym.

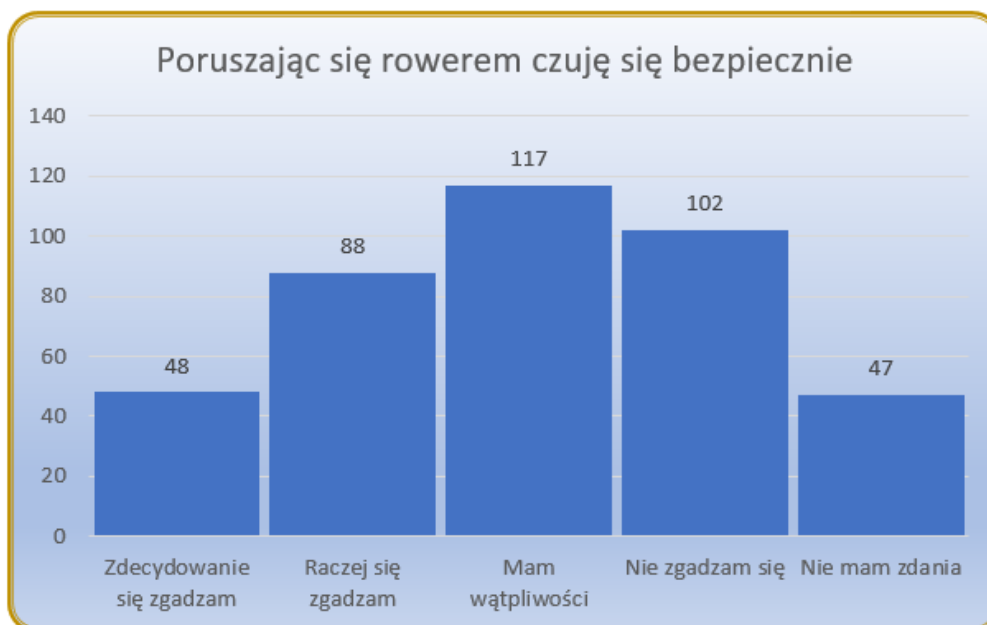
30% ankietowanych ma wątpliwości co do istnienia różnic w ruchu samochodowym w zależności od pory roku. To może wynikać z braku wyraźnego odczucia zmiany intensywności ruchu lub z różnic w osobistych doświadczeniach respondentów.

33% respondentów jest przeciwnego zdania co do zmniejszenia ruchu samochodowego latem i wiosną. Wskazuje to na powszechną opinię, że ruch samochodowy w tych okresach nie ulega zmniejszeniu lub wręcz wzrasta.

16% ankietowanych nie posiada zdania na temat tego, czy ruch samochodowy zmniejsza się latem i wiosną, co może wynikać z braku wystarczających obserwacji lub świadomości zmian w ruchu drogowym.

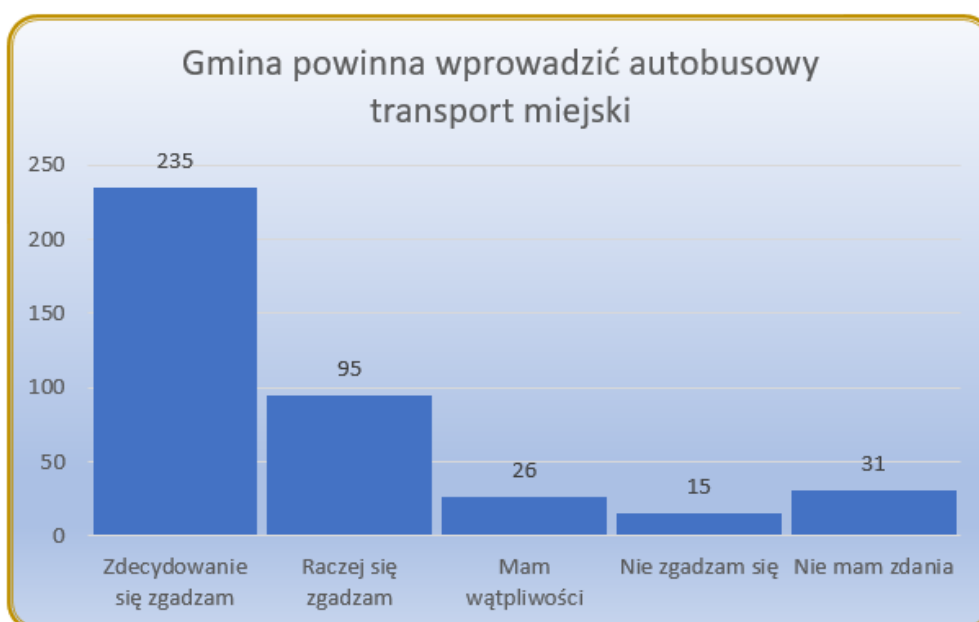
Ogółem, ponad 60% ankietowanych nie zauważa zmniejszenia ruchu samochodowego latem i wiosną – czyli w okresach, w których można by przesiąść się na rower lub hulajnogę. To sugeruje potrzebę intensyfikacji działań mających na celu promowanie alternatywnych sposobów przemieszczania się oraz redukcję ruchu samochodowego w mieście.

Kolejną badaną kwestią było poczucie bezpieczeństwa rowerzystów na drogach (patrz niżej).



Obraz 39. Poczucie bezpieczeństwa rowerzystów

Kwestie bezpieczeństwa poruszania się rowerem po drogach we własnej gminie i w gminach sąsiednich są bardzo istotnym elementem wpływającym na jakość życia mieszkańców. Niestety zaledwie 34% miejscowej ludności czuje się w takiej sytuacji niezagrożona, natomiast prawie 55% nie czuje się bezpieczna lub ma co do tego wątpliwości. Wniosek z tych wyników jest jasny i jednoznaczny: istnieje pilna potrzeba inwestycji w infrastrukturę drogową, rowerową i pieszą, aby poprawić bezpieczeństwo mieszkańców. Realizacja projektu opartego na takich inwestycjach jest rekomendowana i potwierdzona przez opinię społeczną.

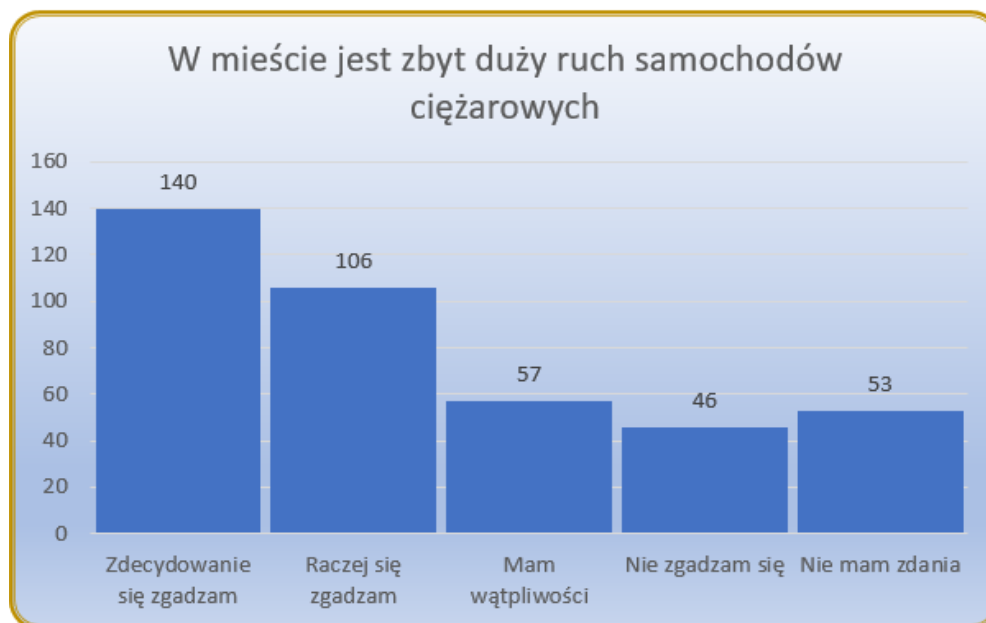


Obraz 40. Potrzeba autobusu miejskiego

Analiza wyników tego pytania wyraźnie wskazuje na szerokie poparcie społeczne dla wprowadzenia autobusowego transportu miejskiego w gminie Przasnysz i okolicznych miejscowościach. Ponad 82% respondentów opowiada się za wprowadzeniem autobusowego transportu miejskiego. To bardzo wysoki odsetek, który jednoznacznie sugeruje, że istnieje znaczne zapotrzebowanie społeczne na

takie rozwiązanie. Przeciwnych takiemu rozwiązaniu jest niecałe 4% respondentów, co stanowi ilość pomijalną. To sugeruje, że bardzo mała liczba osób wyraża sprzeciw wobec wprowadzenia autobusowego transportu miejskiego.

Wniosek z tych wyników jest jasny: istnieje wyraźne społeczne poparcie dla wprowadzenia autobusowego transportu miejskiego w gminie Przasnysz i okolicznych miejscowościach.



Obraz 41. Ocena natężenia transportu ciężarowego

Ponad 61% ankietowanych uważa, że aktualnie ruch samochodów ciężarowych w mieście jest zbyt duży. To wyraźnie sugeruje, że większość społeczności odczuwa negatywne skutki dużego ruchu samochodów ciężarowych, takie jak zatłoczenie ulic, zanieczyszczenie powietrza oraz zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Jedynie co 4 ankietowany nie zgadzał się lub miał co do tego wątpliwości. To stanowi stosunkowo niewielki odsetek, co dodatkowo podkreśla jedność większości w kwestii potrzeby ograniczenia ruchu samochodów ciężarowych.

Oznacza to celowość podjęcia działań mających wpływ na ograniczenie ruchu kołowego pojazdów ciężarowych w omawianych lokalizacjach.

2.3.2.3.5. Pytanie ankietowe nr 7

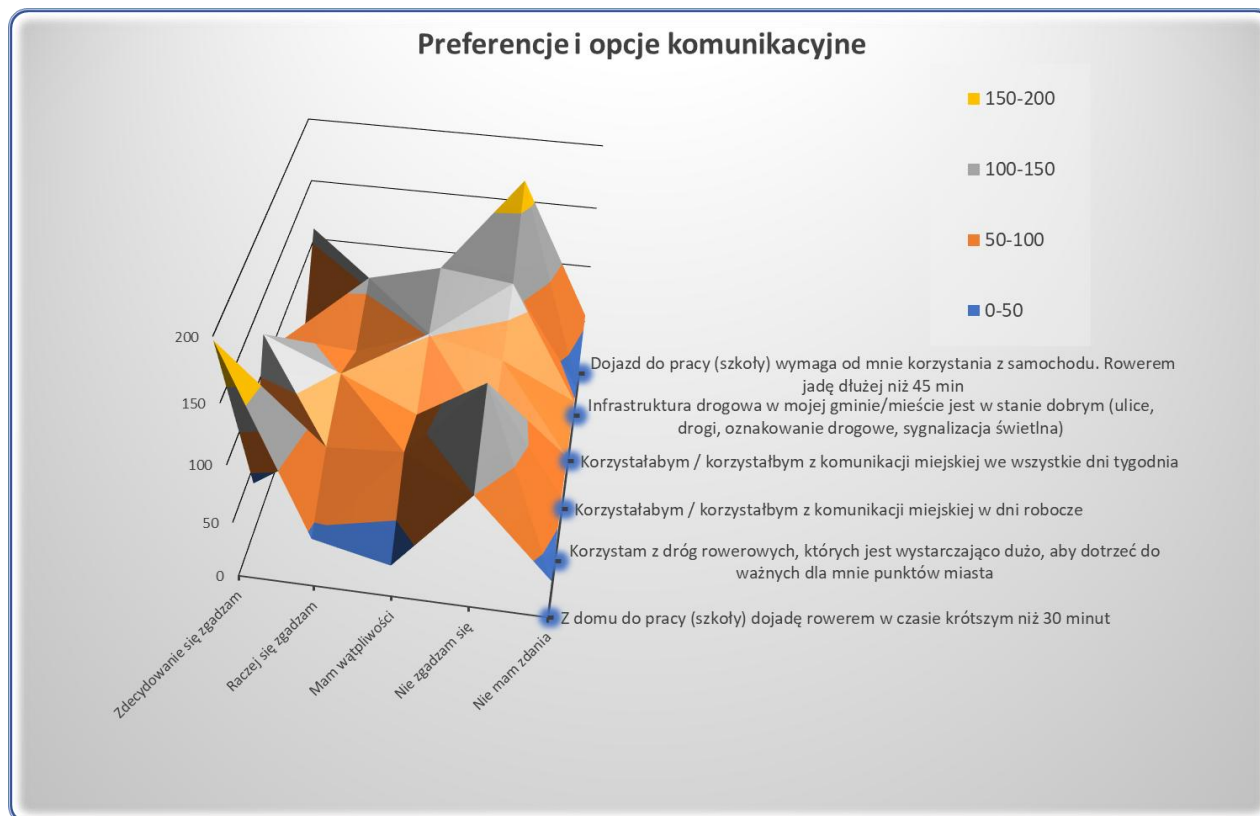
W punkcie numer 7 ankiety prosiliśmy o ustosunkowanie się do określonych stwierdzeń dotyczących zwyczajów respondenta w miejscu zamieszkania.

Dopuszczalna była tylko jedna odpowiedź w (5-ciestopniowa skala Likerta), ale każde z poniżej przytoczonych⁶ stwierdzeń musiało być zaadresowane:

- Z domu do pracy (szkoły) dojadę rowerem w czasie krótszym niż 30 minut
- Korzystam z dróg rowerowych, których jest wystarczająco dużo, aby dotrzeć do ważnych dla mnie punktów miasta
- Korzystałabym / korzystałbym z komunikacji miejskiej w dni robocze

⁶ Z powodu słabej widoczności na wykresach

- (d) Korzystałabym / korzystałbym z komunikacji miejskiej we wszystkie dni tygodnia
- (e) Uważam, że infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacja świetlna)
- (f) Dojazd do pracy (szkoły) wymaga od mnie korzystania z samochodu. Rowerem jadę dłużej niż 45 min



Obraz 42. Badanie preferencji komunikacyjnych

Analiza odpowiedzi respondentów na wymienione kwestie nie daje możliwości wyprowadzania mocnych wniosków. Respondenci pochodzili z różnych miejscowości⁷, nic więc dziwnego, że ich odpowiedzi charakteryzują się znacznym zróżnicowaniem.

Najmocniej zaznaczyły się dwa wierzchołki pokolorowane na żółto (to odpowiedzi o najwyższej częstości wyboru). Jeden z nich wskazuje, że znaczna część respondentów (aż 197, czyli aż 48% wszystkich odpowiedzi na ten temat) byłaby w stanie dojeżdżać do pracy/szkoły rowerem w czasie nie przekraczającym 30 minut. To dobra podstawa do popularyzacji tej formy mobilności!

Drugi z najczęściej wybieranych responsów jest w istocie pytaniem o charakterze sprawdzającym w stosunku do poprzednio omawianego. Na szczęście okazało się, że respondenci nie zmieniali swoich opinii i aż 48% z tych, którzy mieli wyrobione zdanie na temat (f) wskazało, że nie zgadza się z tezą, iż dojazd do pracy/szkoły wymaga samochodu, gdyż rowerem dojazd trwałby ponad 45 minut.

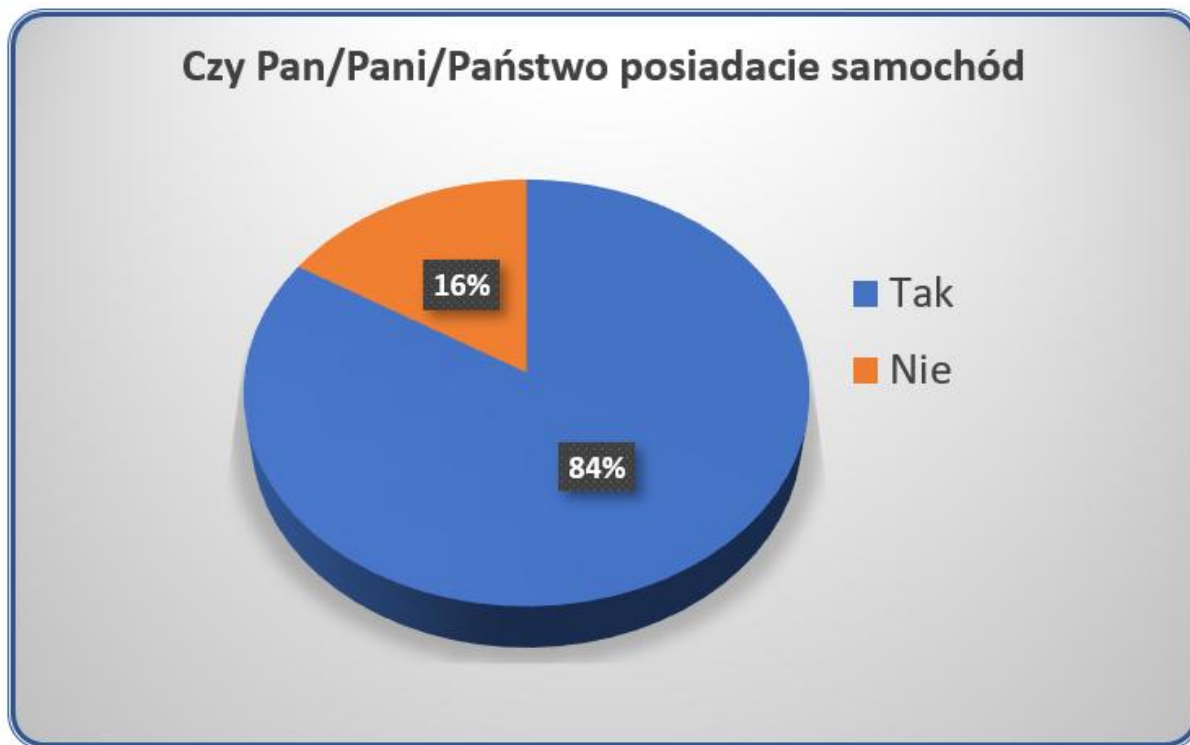
Zatem jednoznacznie można stwierdzić, że w MOF istnieje szansa na zachęcenie sporej części mieszkańców do korzystania z roweru.

⁷ Wedle adresów IP, z których przesyłano odpowiedzi, identyfikowanych przez system, miejscowości tych było 36 (częstokroć musiały być wysyłane z miejsc pracy lub nauki)

2.3.2.3.6. Pytanie ankietowe nr 9

Czy Pan/Pani/Państwo posiadacie samochód?

Możliwe odpowiedzi: „Tak” lub „Nie”.



Obraz 43. Posiadanie samochodu

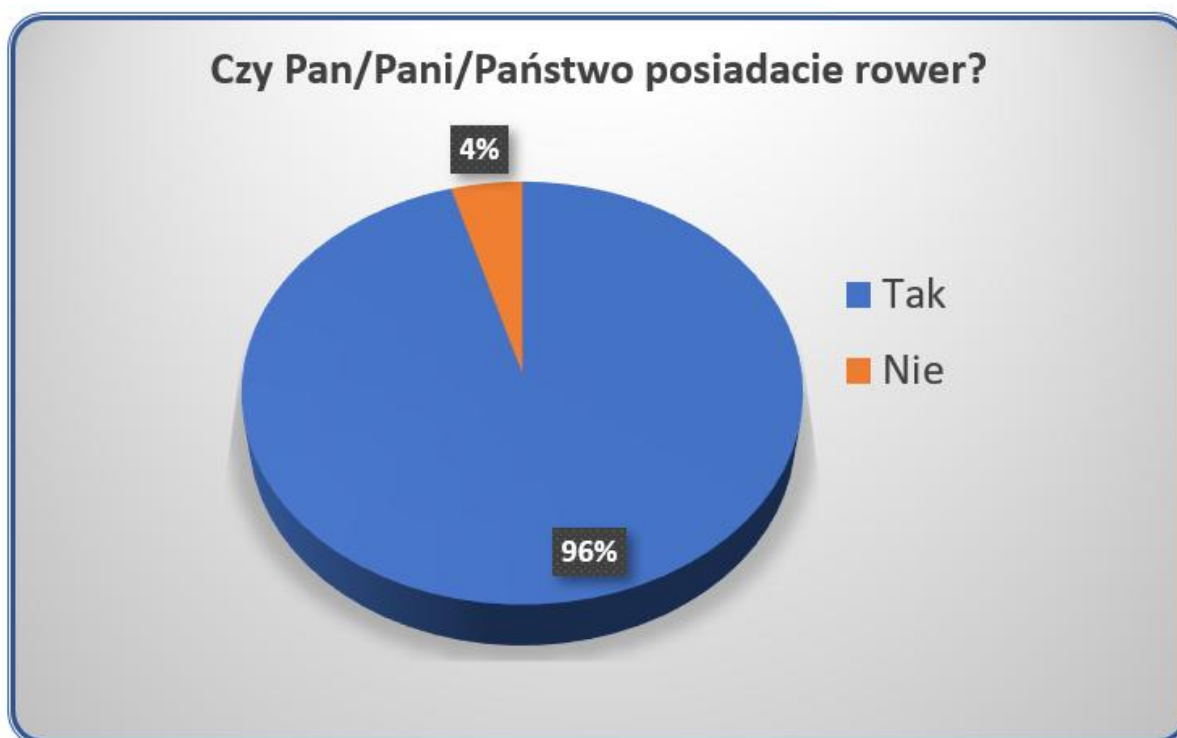
Olbrzymia większość, bo aż 84% mieszkańców, posiada przynajmniej jeden samochód. To bardzo wysoki odsetek, który sugeruje, że samochód jest powszechnym środkiem transportu w tych obszarach. To zrozumiałe wobec braku komunikacji szynowej oraz transportu miejskiego. Prowadzi jednak do zagrożeń dla środowiska i ludności.

W kontekście promowania bardziej zrównoważonych środków transportu i redukcji negatywnych skutków związanych z nadmierną ilością samochodów, istotne jest wdrożenie działań mających na celu zwiększenie udziału transportu publicznego, rowerów oraz pieszych w systemie transportowym, które jawią się jako główny składnik szans w kontekście analizy SWOT.

2.3.2.3.7. Pytanie ankietowe nr 10

Czy Pan/Pani/Państwo posiadacie rower?

Możliwe odpowiedzi: „Tak” lub „Nie”.



Obraz 44. Posiadanie roweru

Jeszcze więcej niż w przypadku zmotoryzowanych, jest osób posiadających przynajmniej jeden rower. Takich mieszkańców jest aż 96% wśród ankietowanych. Dalsze działania w celu poprawy infrastruktury rowerowej, edukacji społecznej na temat korzyści wynikających z korzystania z rowerów oraz promocji bezpieczeństwa rowerzystów mogą być kluczowe dla dalszego wspierania i rozwijania kultury rowerowej w omawianych miejscowościach.

2.3.2.3.8. Pytanie ankietowe nr 11

Czy Pan/Pani/Państwo korzystalibyście z rowerów miejskich? Możliwe odpowiedzi: „Tak” lub „Nie”.

Wyniki ankiety wyraźnie wskazują na potrzebę intensyfikacji działań promocyjnych oraz inwestycji w infrastrukturę pieszo-rowerową, aby zachęcić więcej osób do korzystania z rowerów miejskich.

Zdecydowana większość, czyli 65% respondentów, negatywnie odpowiedziała na to pytanie. Jedną z możliwych przyczyn takich odpowiedzi może być fakt posiadania własnego roweru przez przytłaczającą większość respondentów.

Warto zwrócić jednak uwagę na fakt, że 35% respondentów wyraziło chęć korzystania z rowerów miejskich, co sugeruje, że istnieje pewne zainteresowanie tym środkiem transportu.



Obraz 45. Gotowość do korzystania z rowerów miejskich

Wniosek z tych wyników jest taki, że istnieje potencjał do zwiększenia liczby użytkowników rowerów miejskich poprzez odpowiednie działania promocyjne, takie jak kampanie informacyjne, zniżki dla pierwszych użytkowników, czy organizacja wydarzeń promujących korzystanie z rowerów miejskich.

Jednakże, aby skutecznie zachęcić więcej osób do korzystania z rowerów miejskich, konieczne jest również zapewnienie odpowiedniej infrastruktury pieszo-rowerowej. Ścieżki rowerowe, parkingi dla rowerów oraz inne udogodnienia są niezbędne, aby umożliwić częstsze, skuteczne i bezpieczne wykorzystanie rowerów jako środka do przemieszczania się.

2.3.2.3.9. Pytanie ankietowe nr 12

Jakie jest Pana/Pani stanowisko w poniższych tematach? Takie pytanie jednokrotnego wyboru zadano w kontekście skomunikowania miasta korzenia MOF, tj. Przasnysza, z pozostałymi gminami MOF (w tym wypadku Powiatu).

Na kolejnych ilustracjach przedstawiono rozkład odpowiedzi na powyższe pytanie odrębnie dla każdej z gmin Przasnyskiego MOF.

Przed ich prezentacją warto zapisać pewien metodyczny komentarz. Dopuszczalne odpowiedzi na pytanie można było wybierać wyłącznie spośród czterech następujących możliwości:

- zdecydowanie tak
- raczej tak
- mam wątpliwości
- nie

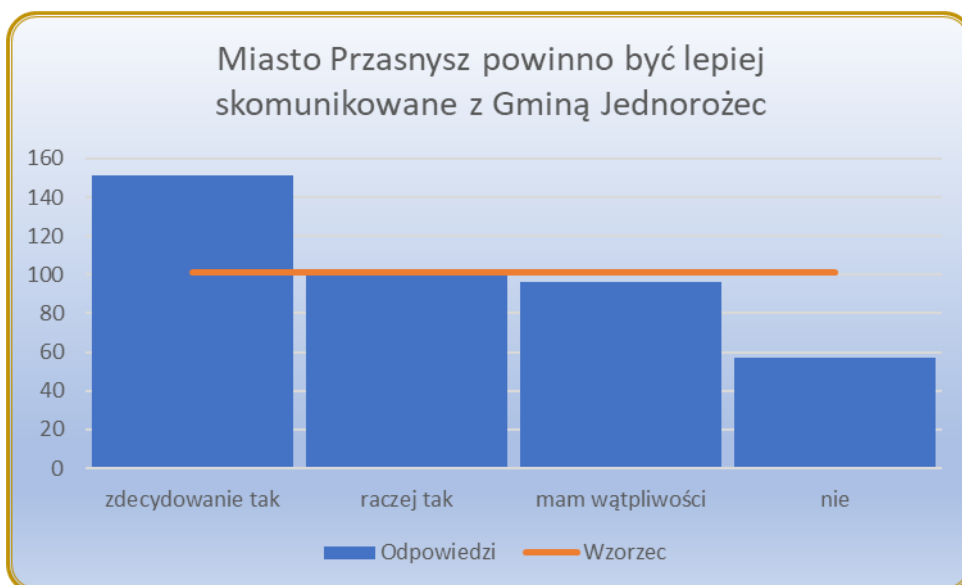
Oznacza to, że zastosowano tak zwaną czterostopniową skalę Likerta, która uniemożliwia wybór neutralnej „środkowej” odpowiedzi. Często w takiej sytuacji respondenci wybierają odpowiedzi nie wymagające mocnego zdecydowania (unikają odpowiedzi skrajnych). Zaś w przypadku znacznego „rozrzutu opinii” pojawia się rozkład zbliżony do rozkładu jednostajnego. Taki rozkład pokazujemy na

kolejnych obrazach linią pomarańczową. Dzięki niej można łatwo ocenić jak dalece opinie respondentów miały charakter zdecydowany (różny od losowego, bądź rozproszonego).

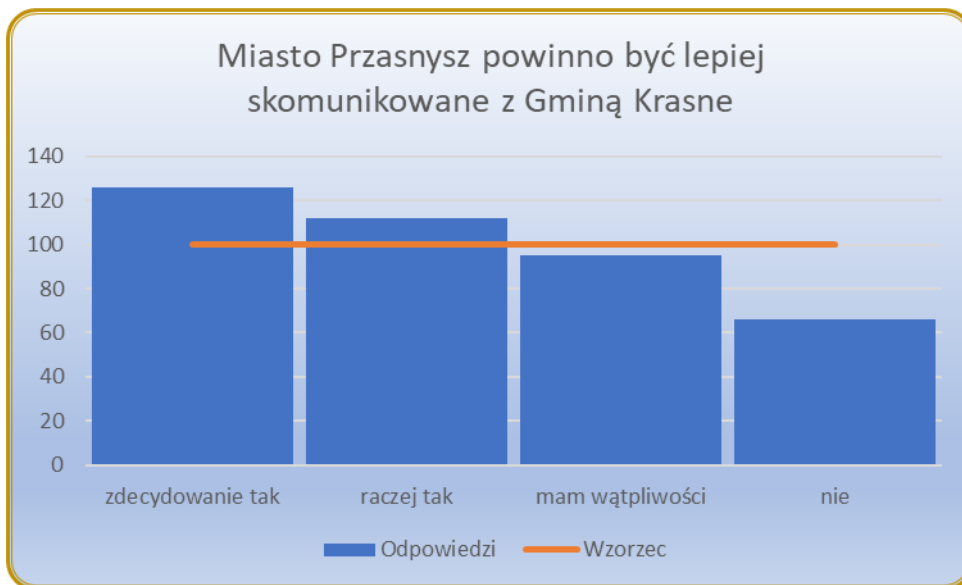
Okazuje się, że w przypadku prezentowanej ankiety odpowiedzi były bardzo jednoznaczne.



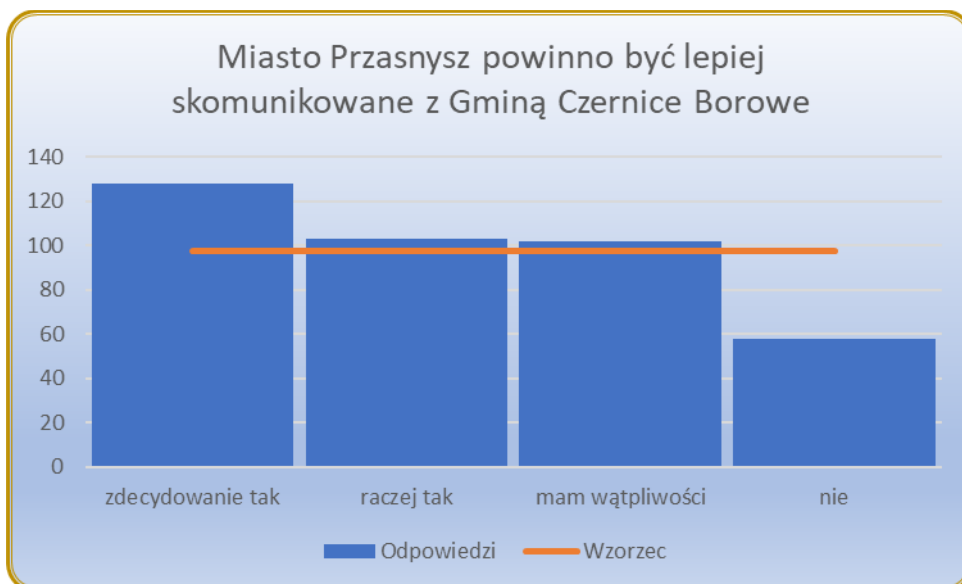
Obraz 46. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Przasnysz



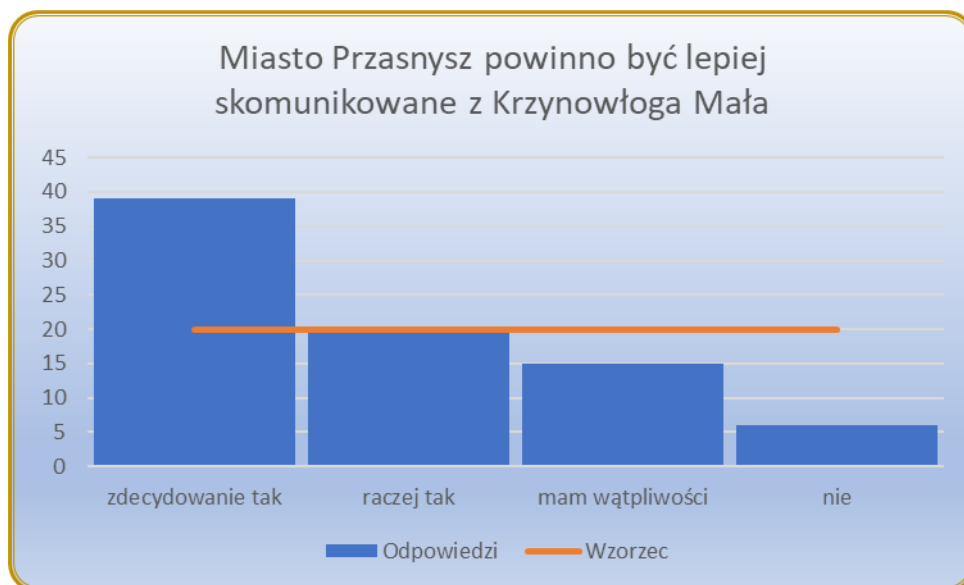
Obraz 47. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Jednorożec



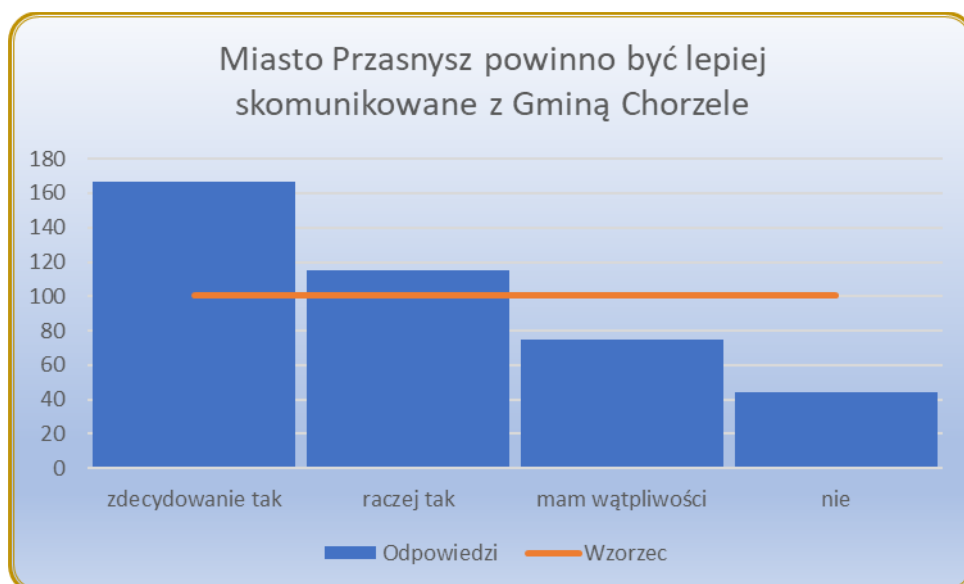
Obraz 48. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Krasne



Obraz 49. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Czernice Borowe



Obraz 50. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Krzynowłoga Mała



Obraz 51. Odpowiedzi dotyczące poprawy komunikacji Miasta z Gminą Chorzele

Każdy z powyższych diagramów bezpośrednio oddaje nastroje mieszkańców poszczególnych miejscowości wyraźnie wskazując na konieczność poprawy skomunikowania z Miastem Przasnysz.

Realizacja niniejszego projektu będzie kluczowa dla poprawy komunikacji między Miastem Przasnysz a sąsiednimi miejscowościami oraz dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców w zakresie transportu i mobilności. Poprzez inwestycje w infrastrukturę drogową, rowerową i pieszą projekt ten umożliwi usprawnienie połączeń komunikacyjnych między Miastem Przasnysz a sąsiednimi wsiami. Budowa nowych dróg, ścieżek rowerowych oraz chodników zwiększy dostępność i bezpieczeństwo tras, co zachęci mieszkańców do częstszego korzystania z różnych środków transportu.

Wdrożenie projektu pozwoli również na rozwój sieci transportu publicznego, co ułatwi podróże mieszkańcom bez własnych środków transportu oraz zminimalizuje zatłoczenie ulic i emisję spalin. Dodatkowo, poprawa skomunikowania z Miastem Przasnysz przyczyni się do wzrostu aktywności gospodarczej i turystycznej w regionie, co może przynieść korzyści ekonomiczne dla całego obszaru.

Wreszcie, realizacja projektu będzie także ważnym krokiem w kierunku zrównoważonego rozwoju, poprzez promowanie ekologicznych środków transportu, takich jak rower czy transport publiczny, oraz przez ograniczenie negatywnego wpływu ruchu samochodowego na środowisko naturalne.

W związku z powyższym, realizacja tego projektu ma kluczowe znaczenie dla poprawy komunikacji między Miastem Przasnysz a okolicznymi miejscowościami, zwiększenia dostępności transportu publicznego oraz promocji zrównoważonego i ekologicznego modelu transportu w regionie.

2.3.2.4. Podsumowanie diagnozy

Kamień milowy: Zakończona analiza problemów i możliwości

Podsumowanie przeprowadzonej analizy i diagnozy zapisano w postaci głównych elementów SWOT.

2.3.2.4.1. S – Strengths – silne strony

- S.1. Stosunkowo dobry stan środowiska naturalnego,
- S.2. Stosunkowo wysoka lesistość,
- S.3. Walory turystyczne wynikające z urozmaiconej rzeźby terenu (obecność wzgórz i wałów morenowych, ozów oraz dolin rzecznych wraz z terenami powytopiskowymi)
- S.4. Obecność układów komunikacyjnych poziomu krajowego (droga krajowa nr 57) i regionalnego (droga wojewódzka nr 616).
- S.5. Wysokie nasycenie rodzin rowerami
- S.6. Stosunkowo wysoki odsetek ludzi młodych
- S.7. Poprawne relacje pomiędzy JST
- S.8. Dobra komunikacja pomiędzy mieszkańcami a władzami

2.3.2.4.2. W – Weaknesses – słabe strony

- W.1. Brak infrastruktury kolejowej.
- W.2. Kumulacja ruchu kołowego w centrum Miasta korzenia i w centrach innych miast – brak obwodnic
- W.3. Niewystarczająco rozwinięta infrastruktura rowerowa.
- W.4. Niezadowalający stan techniczny niektórych odcinków dróg lokalnych i ponadlokalnych, w tym brak instalacji ochrony przed hałasem.
- W.5. Niska, ogólna dostępność transportowa Gminy w ujęciu krajowym.
- W.6. Niska dostępność komunikacji zbiorowej
- W.7. Znaczne oddalenie od dużych ośrodków miejskich z rozwiniętym lecnictwem ratunkowym i szpitalnym.

2.3.2.4.3. O – Opportunities - szanse

- O.1. Szansa na włączenie w krajową sieć kolejową i połączenie z CPK poprzez linię Zegrze-Przasnysz
- O.2. Pozyskanie dofinansowania na infrastrukturę drogową, w tym obwodnice, poszerzenie jezdni, bariery dźwiękochłonne i rozpraszające
- O.3. Pozyskanie dofinansowania na infrastrukturę miejską z programów unijnych, w tym B+R, przystanki, zieleń miejską
- O.4. Pozyskanie dofinansowania z programów unijnych na projekty społeczne i edukacyjne związane z aktywnym stylem życia i multimodalnością
- O.5. Pozyskanie dofinansowania z programów unijnych na wprowadzenie systemu autobusowej komunikacji miejskiej na terenie wszystkich gmin Przasnyskiego MOF
- O.6. Zwiększenie atrakcyjności i dochodów regionu poprzez wykorzystanie poprzedzających szans

O.7. Zatrzymanie tendencji zmniejszania się populacji w wyniku wykorzystania poprzedzającej szansy

2.3.2.4.4. T – Threads - zagrożenia

- T.1. Pogłębienie marginalizacji regionu w przypadku rezygnacji z planów włączenia Powiatu w sieć kolejową
- T.2. Pogłębienie marginalizacji regionu w przypadku ograniczenia programów wspierających w wyniku koncentracji priorytetów na obszarach bliskich sieci TEN-T
- T.3. Pogłębienie wyludnienia w wyniku relatywnego wykluczenia komunikacyjnego
- T.4. Pogłębienie problemów społecznych i gospodarczych w wyniku wyludnienia i trudności komunikacyjnych
- T.5. Migracja biznesu poza obszar w związku z wykluczeniem komunikacyjnym
- T.6. Pogorszenie zdrowotności w związku z pogarszającą się sytuacją ekonomiczną i słabą dostępnością do leczenia
- T.7. Utrata zaufania ludności i biznesu do władz samorządowych w związku z marginalizacją Powiatu

3. Faza 2: Opracowanie strategii

3.1. Krok 4: Tworzenie i wspólna ocena scenariuszy. Określenie wspólnej wizji

3.1.1. Działanie 4.1: Opracowanie scenariuszy potencjalnej wizji przyszłej mobilności.

Na podstawie przeprowadzonej diagnozy opracowano trzy scenariusze rozwoju systemu mobilności opisane w kolejnych trzech podrozdziałach.

3.1.1.1. Scenariusz kontynuacji

Scenariusz ten zakłada, że nie będzie możliwe wykorzystanie szans opisanych w podrozdziale 2.3.2.4.3 na skutek braku wsparcia zewnętrznego. W tym przypadku Powiat i tworzące go gminy zmuszone byłyby opierać wszystkie swoje projekty o własne zasoby budżetowe, które są ledwie wystarczające dla konserwacji obecnej infrastruktury. Nie stworzyłoby to możliwości zmiany postaw mieszkańców i skazałoby ich na szukaniu swoich szans mobilności w posługiwaniu się prywatnymi pojazdami samochodowymi.

Niestety w przypadku podążania ścieżką tego scenariusza prawdopodobieństwo zrealizowania się większości lub wszystkich zagrożeń z rozdziału 2.3.2.4.4 wydaje się być znacząco powiększone, wręcz zbliżone do 100%. Samorządy mogłyby próbować spowalniać zarysowujące się niekorzystne tendencje, jednak brak sukcesów w wykorzystywaniu szans zdecydowanie podwyższałoby ryzyko T.7.

3.1.1.2. Scenariusz włączenia kolejowego i realizacji części szans

Scenariusz ten zakłada:

- Pełną realizację szansy O.1.
- Częściowe powodzenie w realizowaniu szans:
 - O.2. – jednak bez obwodnic
 - O.3.÷O.5.
- Wynikowe częściowe wykorzystanie szans O.6 i O.7.

Już sam pierwszy tiret powyżej byłby pozytywnym impulsem mogącym stać się czynnikiem uwalniającym (tak zwanym z ang „trigger”-em) pozytywne trendy generujące dobre nastawienie społeczne a w konsekwencji zahamowanie depopulacji i włączenie w procesy przemian w stronę multi-modalności.

Dodatkowe środki na:

- wydłużenie sieci ścieżek rowerowych
- parkingi rowerowe B+R oraz
- poprawę struktury drogowej poprzez separację ruchu samochodowego od rowerowego i od pieszego, przy czym w niebezpiecznych miejscach niepełnosprawni niewidomi i niedowidzący powinni uzyskać możliwość korzystania z systemów prowadzących oraz sygnalizatorów dźwiękowych
- stworzenie przyjaznych środowiskowo miejsc odpoczynku dla rowerzystów
- przeprowadzenie kampanii informacyjno-promocyjnych dotyczących aktywnej mobilności

powinny być wystarczające dla zainicjowania pozytywnych zmian w postawach dotyczących wybieranych środków transportu.

Z kolei wprowadzenie miejskiego transportu autobusowego umożliwiłoby mieszkańcom z całego obszaru MOF skorzystanie z multimodalności – podzielenie podróży na etap początkowy – dotarcie rowerem do przystanku autobusowego z bezpiecznym parkingiem dla roweru, tam przesiadanie się do autobusu – najlepiej ekologicznego – elektryka lub hybrydy, którym można dojechać na stację kolejową prowadzącą do Stolicy lub do CPK skomunikowanego z całym światem.

Wyposażenie autobusu miejskiego w platformy dla niepełnosprawnych wprowadziłoby rewolucję życiową dla takich osób.

Już sama taka wizja powinna powstrzymać tendencje depopulacyjne i inicjować tendencje do dumy z własnego Powiatu wyposażonego w bogate i ciekawe środowisko naturalne, do którego docierano-by tym samym rowerem, który włącza mieszkańca w sieć multimodalnej mobilności miejskiej czyniącej go równocześnie równoprawnym obywatelem świata, w odróżnieniu od stanu poprzedniego wykluczenia komunikacyjnego.

3.1.1.3. Scenariusz pełnego włączenia cywilizacyjnego

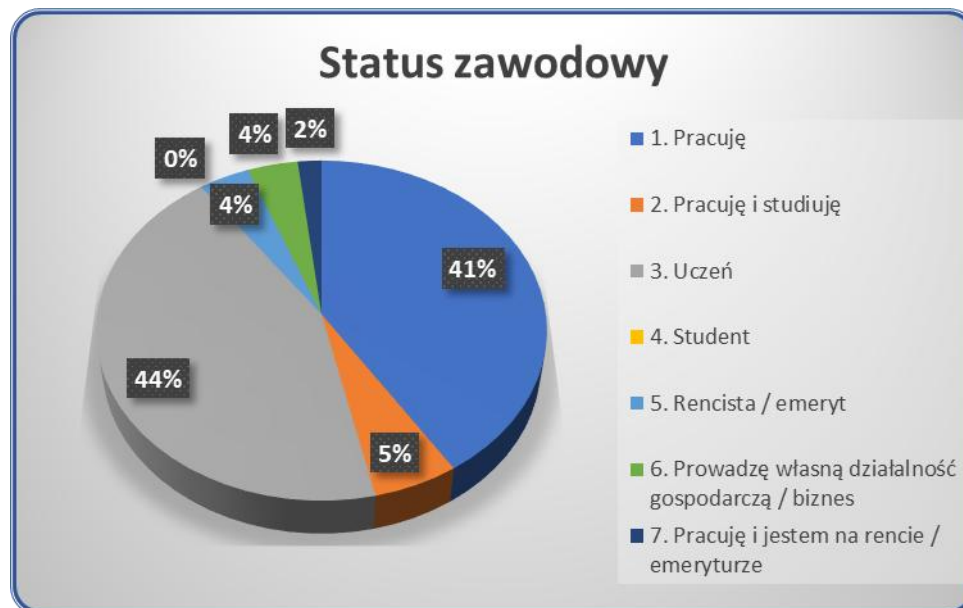
Trzeci scenariusz zakłada pełne wykorzystanie szans, w tym nie tylko włączenie kolejowe, ale również podniesienie jakości przechodzącej przez Powiat drogi krajowej 57 z nietypowego poziomu klasy G co najmniej do poziomu klas GP lub S, a w szczególności wraz z powstaniem obwodnic miejskich na tej drodze. Znacząco wpłynęłyby to na przepustowość a także bezpieczeństwo drogowe w miastach z obwodnicami. Byłoby dodatkowym czynnikiem wyzwalającym optymizm społeczny i skłonność do angażowania się w rozwój regionalny.

3.1.2. Działanie 4.2: Omówienie scenariuszy z obywatelami i zainteresowanymi stronami

W rozdziale 2.3.2.3 omówione zostały te pytania ankiety skierowanej do interesariuszy, które miały posłużyć diagnozie stanu i potrzeb ludności i pozostałych interesariuszy. W tym natomiast rozdziale chodzi o przedstawienie struktury respondentów, do których udało się dotrzeć z ankietą i poznanie ich opinii o wariantach ewentualnych rozwiązań przewidzianych do umieszczenia w planie mobilności. Będą zatem omówione pytania oznaczone w ankiecie numerami 13, 14, 15, 4, 5 (w opinii twórców ankiety kluczowy) oraz 8 (w takiej właśnie kolejności

3.1.2.1.1. Pytanie ankietowe nr 13

Polecenie brzmiało: „Prosimy o wskazanie grupy społecznej, do której Pana/Pani zalicza się.”



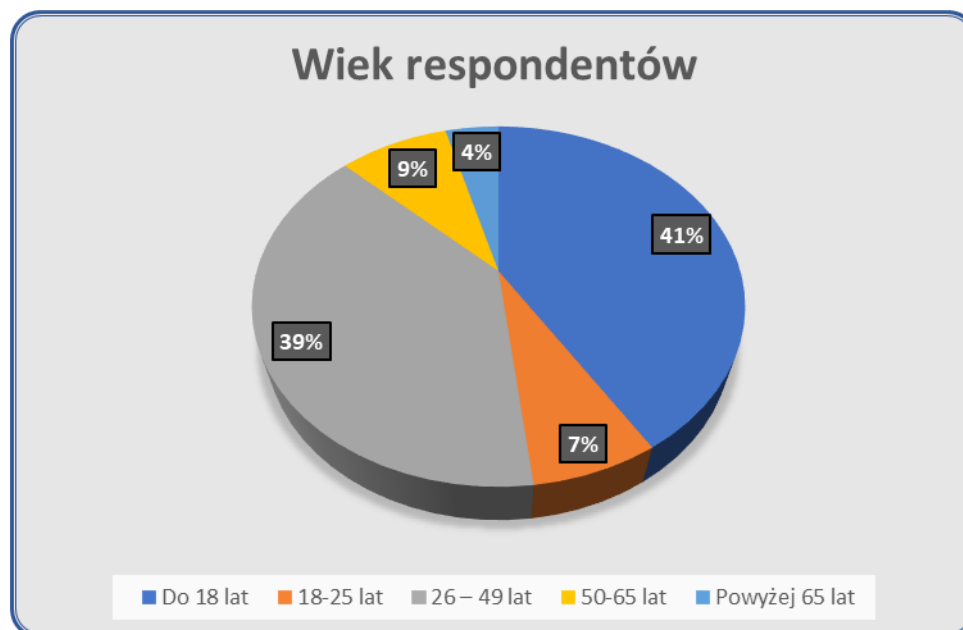
Obraz 52. rozkład statusu respondentów

Wyniki ankiety jasno wskazują na to, że znacząca większość ankietowanych jest aktywna zawodowo lub edukacyjnie. 85% respondentów to osoby uczące się w szkole lub pracujące. To duży odsetek, co sugeruje, że większość mieszkańców bierze udział w życiu zawodowym lub edukacyjnym. Dodatkowo 5% osób łączy pracę z nauką na studiach wyższych. To kolejny wskaźnik zaangażowania w rozwój zawodowy i edukacyjny. 4% ankietowanych stanowią przedstawiciele grupy emerytów lub rencistów, co sugeruje obecność stabilnej populacji osób starszych. Podobny odsetek, czyli 4%, to osoby prowadzące własną działalność gospodarczą, co wskazuje na obecność społeczności przedsiębiorczej w badanym obszarze. 2% respondentów jednocześnie pracuje i korzysta z emerytury. To interesujące spostrzeżenie, które sugeruje zróżnicowanie sytuacji zawodowej ankietowanych.

Wniosek z tych danych jest taki, że większość społeczności jest aktywna zawodowo lub edukacyjnie, co ma istotne znaczenie dla planowania infrastruktury transportowej i komunikacyjnej, aby zaspokoić potrzeby mobilności tych osób. Dodatkowo, obecność różnych grup społecznych, takich jak emeryci, studenci czy przedsiębiorcy, wymaga elastycznych rozwiązań transportowych, które uwzględnią różnorodne potrzeby i preferencje mieszkańców.

3.1.2.1.2. Pytanie ankietowe nr 14

Polecenie brzmiało: „Prosimy o wskazanie Pana/Pani przedziału wiekowego”

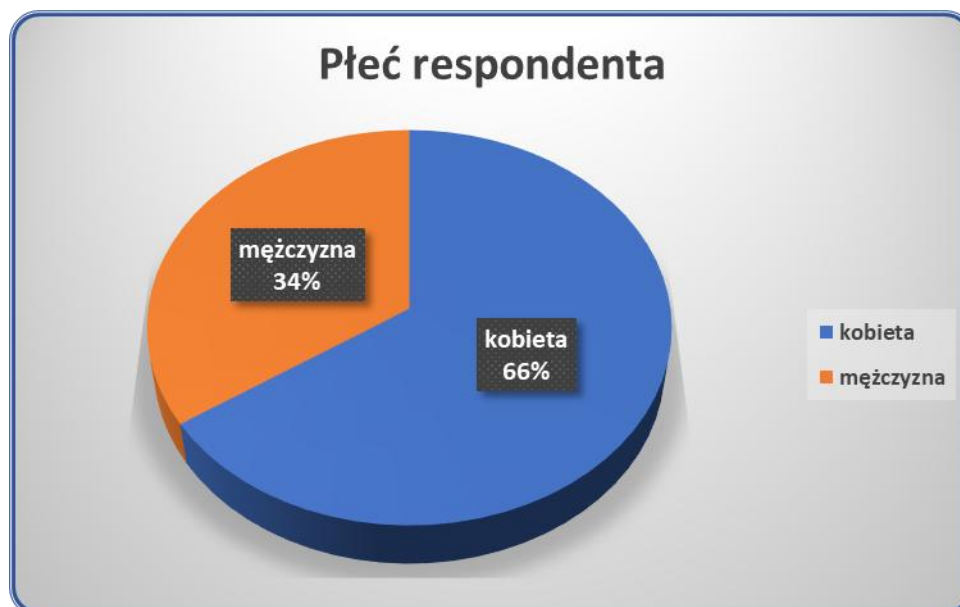


Obraz 53. Wiek respondentów

Największą część osób, czyli 41% stanowią wśród respondentów ludzie młodzi poniżej 18 roku życia, niemal tak samo liczna jest próba osób od 26 do 49 roku życia i stanowi 39%. Najsłabszą ilościowo jest grupa mieszkańców powyżej 65 roku i stanowi 4% respondentów.

3.1.2.1.3. Pytanie ankietowe nr 15

Polecenie brzmiało: „I na koniec prosimy o podanie płci.”



Obraz 54. Rozkład płci respondentów

Udział kobiet w badaniu był prawie dwukrotnie większy niż udział mężczyzn. Kobiety stanowiły 66% wszystkich respondentów, podczas gdy udział mężczyzn wynosił 34%. Konieczne jest zapewnienie, aby infrastruktura transportowa i komunikacyjna była odpowiednio dostosowana do potrzeb i preferencji obu płci, aby zapewnić równy dostęp do środków transportu i usług dla wszystkich mieszkańców.

3.1.2.1.4. Pytanie ankietowe nr 4

Pytanie ankietowe brzmiało: „Jak często dojeżdża Pan/Pani do wskazanych miejscowości?”

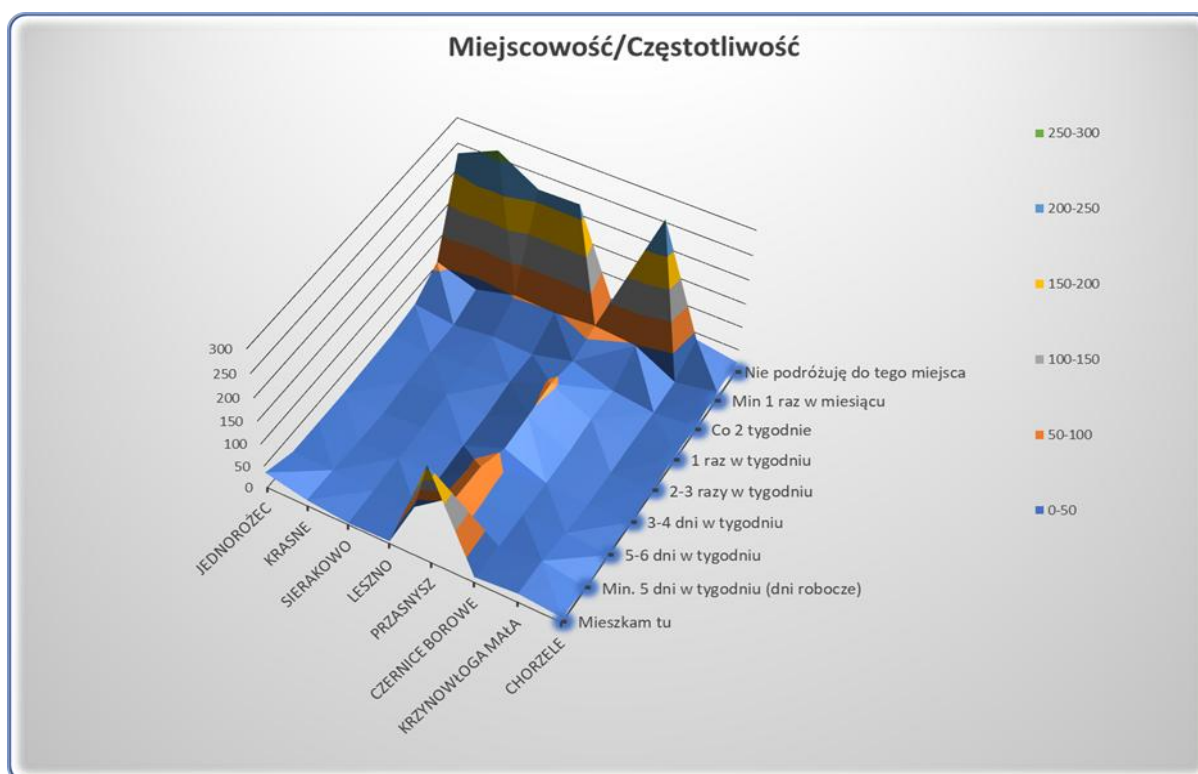
Pytanie dotyczyło następujących miejscowości: Jednorozec Krasne Sierakowo Leszno
Przasnysz Czernice Borowe Krzynowłoga Mała Chorzele.

Możliwe było zaznaczenie tylko jednej odpowiedzi spośród następujących:

- Min. 5 dni w tygodniu (dni robocze)
- 5-6 dni w tygodniu
- 3-4 dni w tygodniu
- 2-3 razy w tygodniu
- 1 raz w tygodniu
- Co 2 tygodnie
- Min 1 raz w miesiącu

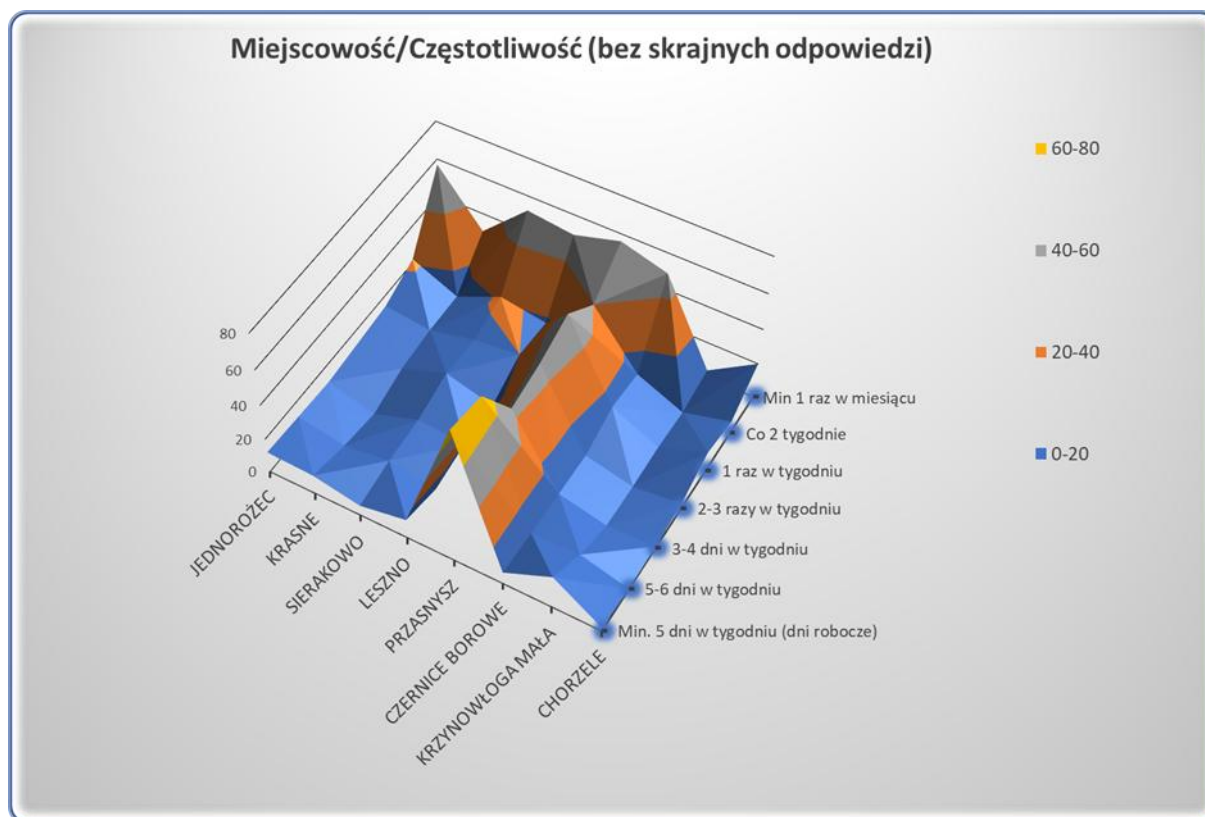
Chodziło o konkretne, jednoznaczne wybory częstotliwości, ale też wskazanie jej w odniesieniu do każdej z gmin.

Ponieważ możliwe było wybranie alternatywnie odpowiedzi „Nie podróżuję do tego miejsca”, bądź: „mieszkam tu”, gdyby wybierali ją respondenci liczniejsi, niż jej mieszkańcy można byłoby wnioskować, że komunikacja do tej miejscowości nie jest priorytetem istotnej części respondentów. Obie te informacje można wyczytać z pierwszego z obrazów.



Obraz 55. Rozkład częstotliwości podróży do wybranych miejscowości

Kolejny obraz różni się od poprzedniego tym, że do jego przygotowania wyeliminowano obie wspomniane w poprzednim akapicie odpowiedzi szczególne, czyli ograniczono się do tylko tych respondentów, którzy rzeczywiście podróżują pomiędzy wymienionymi w pytaniu miejscowościami.

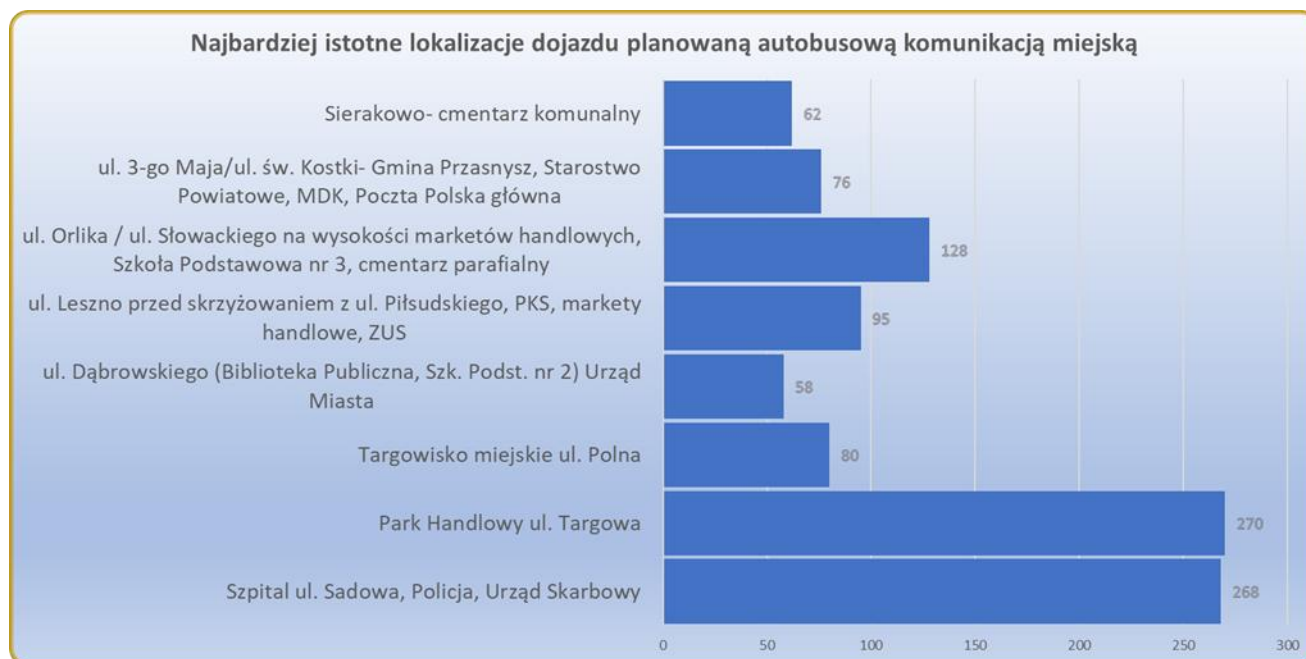


Obraz 56. Częstotliwość docierania do wybranych miejscowości wśród podróżujących do nich

Oba powyższe wykresy obrazują częstotliwość dojazdu do poszczególnych, badanych miejscowości, objętych niniejszym Projektem. Podobnie, jak w przypadku pytania numer 3 omawianego w rozdziale 2.3.2.3.3, pierwszy z nich uwzględnia wszystkie możliwe do wyboru przez ankietowanych odpowiedzi i pokazuje, że ponad 1600 z 2649 zaznaczeń przypadało na odpowiedź „nie podróżuję do tego miejsca” oraz „mieszkam tu” utrudniając nieco właściwą interpretację rozkładu odpowiedzi. Dlatego na Obrazie 56 z obliczeń „wyjęto” te odpowiedzi uzyskując wyniki przedstawione na wykresie kolejnym opisanym jako „Częstotliwość/Miejscowość (bez skrajnych odpowiedzi)”. Taki zabieg pozwala w sposób optycznie łatwiejszy przeanalizować dane związane z przemieszczaniem osób deklaratywnie zainteresowanych poruszaniem się pomiędzy omawianymi miejscowościami. Miejscem najczęściej odwiedzanym jest oczywiście Miasto Przasnysz, następnie Sierakowo, Jednorożec i Leszno, w dalszej kolejności Czernice Borowe i Krasne, a najrzadziej Chorzele i Krzynowłoga Mała. Odpowiedzą opisującą częstotliwość dojazdów do wybranych miejscowości z reguły była „minimum raz w tygodniu” i w dalszej kolejności minimum 5 dni w tygodniu (dni robocze).

3.1.2.1.5. Pytanie ankietowe nr 5

To ważne pytanie wskazujące zamiar i konsultujące ten zamiar z mieszkańcami. Pytanie brzmiało: „W Przasnyszu planujemy wprowadzenia autobusowej komunikacji miejskiej. Do których miejsc chcieliby państwo dojechać autobusem miejskim?” Możliwe było wskazanie maksimum trzech miejsc.



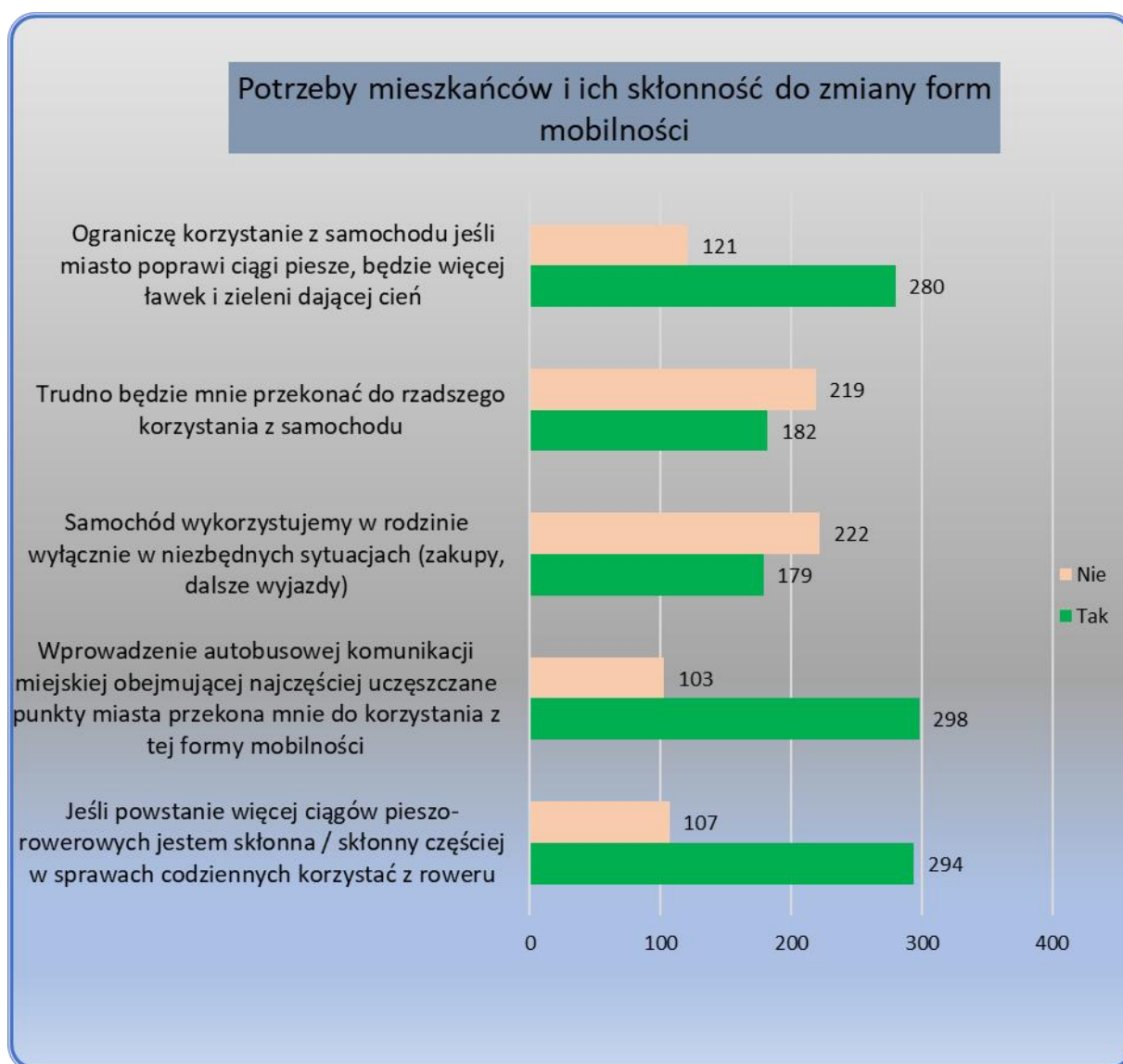
Obraz 57. Dokąd najchętniej chcieliby respondenci docierać autobusem miejskim.

Powyższy wykres słupkowy wskazuje najbardziej pilne i istotne lokalizacje pod kątem wprowadzenia autobusowej komunikacji miejskiej. Wyraźnie największe oczekiwania mieszkańcy wiążą ze skomunikowaniem z nowo otwartym parkiem handlowym przy ulicy Targowej oraz okolicą ulic Sadowej i Świerkowej, gdzie znajdują się m.in.: Szpital, Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej, Urząd Skarbowy, Sąd Rejonowy czy też Komenda Powiatowa Policji w Przasnyszu. Kolejne miejsce na liście potrzeb zajmuje zbieg ulic Orlika i Słowackiego w pobliżu których jest Szkoła podstawowa numer 3 imienia Tadeusza Kościuszki, Cmentarz parafialny, markety handlowe. Pozostałe głosy rozkładają się równomiernie na inne ważne punkty miasta co wskazuje na konieczność usprawnienia komunikacji autobusowej w szerokim zakresie, gdyż dotyczy przekroju całego społeczeństwa Miasta i wielu jego kierunków.

3.1.2.1.6. Pytanie ankietowe nr 8

Treść pytania brzmiała: „W wielu rodzinach samochód jest niezbędny. I tego nie kwestionujemy, jednak w jakiej sytuacji byłoby Państwo skłonni korzystać również z innych form komunikacji?”

Możliwe było udzielenie tylko jednej odpowiedzi w każdym wersie. Należało odpowiedzieć na wszystkie punkty.



Obraz 58. Skłonność mieszkańców do zmiany form mobilności

Analiza odpowiedzi zaprezentowanych na powyższym obrazie jednoznacznie wskazuje jak znaczne są możliwości promocji aktywnego wykorzystywania roweru do poruszania się po obszarze Przasnyskiego MOF.

3.1.2.1.7. Podsumowanie

Po powiązaniu diagnoz opartych na danych opisanych w rozdziałach 2.3.2.1 i 2.3.2.2 oraz skonfrontowaniu ich z odpowiedziami ankietowymi:

- wnioski zostały przekazane na priorytety i cele opisane w następnym rozdziale
- te zostały wysłane do interesariuszy poziomych JST wchodzących w skład MOF oraz opublikowane w formie projektu SUMP,
- w sposób monitorowania wpleciono możliwość kontynuowania ankiety oraz wnoszenia uwag a także mechanizm modyfikacji MPM w tym priorytetów i celów.

3.2. Krok 5: Określenie priorytetów i wymiernych celów planu mobilności miejskiej

3.2.1. Działanie 5.1: Opracowanie wspólnej wizji mobilności. Identyfikacja priorytetów dla mobilności.

Przeprowadzone konsultacje społeczne jednoznacznie podkreśliły, że:

- 1) Zmiany są oczekiwane i uważane za niezbędne – zatem scenariusz kontynuacji nie zostałby zaakceptowany społecznie.
- 2) Duża część społeczeństwa jest skłonna zwiększyć zakres korzystania z aktywnych form komunikacyjnych – z rowerów, których w powiecie jest pod dostatkiem.

Z kolei trudno jest wyobrazić sobie, aby Radni Przasnysza zobligowali GDDKiA do budowy obwodnic, które nie są obecnie przedmiotem żadnych oficjalnych planów. Dlatego, o ile jest zasadne kontynuowanie lobbingu w stronę scenariusza pełnego włączenia cywilizacyjnego oraz domaganie się podjęcia tego rodzaju planowania od nadrzędnych jednostek planistycznych, o tyle przyjęcie w obecnym momencie tego scenariusza jako podstawowego scenariusza niniejszego Planu mobilności wydaje się być nieracjonalne.

W tej sytuacji należy skłonić się w stronę Scenariusza włączenia kolejowego i realizacji części szans, jako wspólnej wizji mobilności.

Poddanie tego scenariusza do zatwierdzenia przez Radę Miejską w Przasnyszu oraz przez władarzy gmin tworzących Przasnyski MOF zaplanowano jako kolejny (ostateczny) etap konsultacji przed rozpoczęciem wdrożenia.

Celowe jest na tym etapie przypisanie priorytetów do poszczególnych elementów składowych tak ustalonej wizji.

Ze względu na kluczową rolę problemu włączenia kolejowego dla całej logicznej sekwencji implikacji składających się na potencjalne powodzenie realizacji tego scenariusza, to właśnie z nim należy wiązać najwyższy priorytet. W ten sposób definiujemy:

P1. – priorytet: doprowadzenie do realizacji włączenia kolejowego Powiatu Przasnyskiego.

Następne w kolejności wysokości na liście priorytetów są:

P2. – podniesienie bezpieczeństwa mobilności w MOF,

Następnym celem z kolejnym priorytetem jest:

P3. - wdrożenie jako bazy multimodalności, systemu miejskiej komunikacji autobusowej obejmującej cały obwód Przasnyskiego MOF.

Kolejnym, bo wynikającym po części z poprzednich i nimi uwarunkowanym jest priorytet:

P4. – zainicjowanie i sukcesywne zwiększanie udziału aktywnych form mobilności, w tym zwłaszcza wykorzystywania rowerów, w tym w powiązaniu z poszerzaniem multimodalności (współwykorzystywania mobilności rowerowej, municypalnej komunikacji zbiorowej i wreszcie komunikacji kolejowej).

3.2.2. Działanie 5.2: Wyznaczenie inteligentnych celów (prostych, mierzalnych, osiągalnych, istotnych, określonych w czasie)

Z Priorytetem P1 wiąże się oczywiście cel strategiczny – doprowadzenie do finalizacji budowy linii kolejowej relacji Zegrze-Przasnysz.

Cel ten jest jasny, określony (patrz załączniki 6.2÷6.4) mierzalny, wręcz krytycznie istotny zaś jako ramy czasowe należy mu określić horyzont nie dłuższy niż do końca 2027 roku.

Realizację priorytetu P2 zakłada się poprzez osiągnięcie celu C2 polegającego na realizacji w jak najszerszym zakresie zadań infrastrukturalnych poprawiających stan dróg i ich przygotowanie do bezpiecznej separacji ruchu samochodowego od rowerowego i pieszego. Cel ten można podzielić na część operacyjną i długookresową. Pierwsza polegać będzie na wykonaniu najpilniejszych zadań infrastrukturalnych. Druga natomiast na sukcesywnej identyfikacji, uzgadnianiu, projektowaniu i realizacji w perspektywie średnio-okresowej (do 10 lat) kolejnych zadań usprawnieniowych

W powiązaniu z priorytetem P3 należy postawić konkretne cele:

C3a – operacyjny, ograniczony w czasie do 3 lat – wdrożenia linii autobusowej komunikującej wybrane punkty w każdej z gmin Przasnyskiego MOF z miastem korzeniem, jak również:

C3b - strategiczny, średniookresowy (do 10 lat) rozwinięcie tej linii w system komunikacji municypalnej Przasnyskiego MOF spełniający w sposób satysfakcjonujący wymagania co najmniej 60% ludności.

W ramach tego priorytetu P4 zakłada się następujące dwa cele:

C4 - wykorzystanie zarówno elementów technicznej infrastruktury, jak i walorów przyrodniczych regionu, w tym jego zielono-niebieskiej infrastruktury i walorów krajobrazowych, poprzez budowę atrakcyjnych przyrodniczo ścieżek rowerowych i

C5 - wypromowanie korzystania z tych ścieżek przez ludność miejscową i gości regionu.

Zauważmy, że realizacja powyższych celów wpłynie na jakość życia i jakość środowiska miejskiego:

- dostępność komunikacyjna regionu,
- bezpieczeństwo drogowe,
- redukcję emisji i innych zanieczyszczeń powietrza.

3.3. Krok 6: Ustalenie wskaźników celów

3.3.1. Działanie 6.1: Identyfikacja wskaźników dla wszystkich celów.

Aby cele z rozdziału 3.2.2 móc nazwać inteligentnymi (SMART) konieczne jest dopisanie do nich wskaźników stopnia osiągnięcia celu. Przedstawia je poniższa tabela.

Symbol Celu	Symbol wskaźnika	Opis wskaźnika
C1	W1	Odległość Przasnysza od końca uruchomionego odcinka linii Zegrze – Przasnysz; pomiar na koniec każdego roku kalendarzowego; wartość docelowa w 2027 roku: 0
	W2	% zrealizowanej długości odcinków linii Zegrze Przasnysz w stosunku do planu (j.w.); wartość docelowa w 2027 roku: 100%
C2	W3	% sumarycznej długości (liczonych w osi drogi) odcinków drogowych zmodernizowanych zgodnie z planowanym standardem prac; liczony dla każdego roku budżetowego dla każdej gminy z osobna; wartość docelowa corocznie

		100%
	W4	% Sumarycznej długości zmodernizowanych (zgodnie z planowanym standardem prac) odcinków drogowych od początku realizacji SUMP w stosunku do sumarycznej długości dróg w gestii gmin Przasnyskiego MOF; wartość docelowa na koniec 2033 roku: 100%
C3a	W5	Długość w km linii objętej Przasnyską miejską komunikacją autobusową w Przasnyskim MOF; wartość docelowa na koniec 2027 roku: min 113 km
C3b	W6	% ludności MOF określających system komunikacji municypalnej Przasnyskiego MOF jako satysfakcjonujący (pomiar doroczny za pomocą ankiety anonimowej); wartość referencyjna: min 60%
C4	W7	Długość w km ścieżek rowerowych wybudowanych na terenie Przasnyskiego MOF począwszy od uchwalenia SUMP; pomiar coroczny realizowany przez każdą gminę na swoim terenie – min przyrost roczny 3 do 5 km dla każdej gminy ze względu na sytuację finansową gmin oraz rolniczy charakter regionu.
C5	W8	% mieszkańców MOF deklarujących znajomość sieci wybudowanych rekreacyjnych ścieżek rowerowych; pomiar doroczny ankietowy w każdej z gmin; poziom referencyjny min 60% ludności gminy

3.3.2. Działanie 6.2: Uzgodnienie mierzalnych celów.

Proces uzgadniania powyższych celów jest dwustopniowy.

Pierwszym krokiem jest uzgodnienie w drodze konsultacji poziomych (najlepiej na szczeblu burmistrzów/wójtów, ale co najmniej na szczeblu jednostek organizacyjnych urzędów gmin odpowiadających za kwestie mobilności) z ościennymi gminami.

Drugim etapem jest uchwała Rady Miejskiej w Przasnyszu. W zasadzie powinien być ten temat również uzgodniony (choćby poprzez brak protestu)

Kamień milowy: Uzgodniona wizja, cele i wskaźniki.

4. Faza 3: Planowanie działań. Opracowanie planu mobilności miejskiej

4.1. Krok 7: Wybór pakietów działań i uzgodnienie podziału odpowiedzialności

4.1.1. Działanie 7.1: Tworzenie listy potencjalnych sposobów osiągnięcia wytyczonych celów

Każda z gmin wchodzących w skład Przasnyskiego MOF opracowała w swoim planie budżetowym oraz WPF zadania wpisujące się w cele zapisane w rozdziale 3.3.2. Zestaw działań opracowany przez każdą z gmin nazywamy pakietem, z który odpowiada każdorazowo Urząd danej gminy. Pełny zestaw

(lista) takich pakietów jest zapisany w Załączniku 6.10. Poniżej podsumowanie w rozbiciu na pakiety poszczególnych gmin.

	Łącznie od początku projektu	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RAZEM PRZASNYSKI MOF	118 373 899,65	67 437 172,48	8 735 295,44	6 713 011,51	13 463 011,51	6 789 517,31	76 505,76	0,00
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	26 624 727,07	18 125 693,32	560 000,00	560 000,00	560 000,00	560 000,00	0,00	0,00
Przasnysz Miasto	40 992 732,40	5 275 527,69	8 022 283,93	6 000 000,00	12 750 000,00	6 000 000,00	0,00	0,00
Przasnysz Gmina	10 414 099,28	9 983 018,38	76 505,75	76 505,75	76 505,75	153 011,55	0,00	0,00
Jednorożec	15 574 506,43	12 614 928,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Krasne	2 549 034,56	2 106 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	0,00
Czernice Borowe	5 897 650,00	5 884 975,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Krzynowłoga Mała	9 080 200,00	8 944 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Chorzele	7 240 949,91	4 502 324,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Obraz 59. Podsumowanie kwotowe pakietów działań SUMP Przasnyskiego MOF

4.1.2. Działanie 7.2: Zdefiniowanie zintegrowanych pakietów działań ze wskaźnikami dostosowanymi do celów SMART.

Wskaźniki opisane w rozdziale 3.3.1 stosują się do każdego z pakietów odpowiednio.

4.1.3. Działanie 7.3: Monitorowanie i ewaluacja działań planu. Podział odpowiedzialności w zakresie działań i zarządzania, w tym zarządzania zmianą.

Przypisanie do działań stanowisk odpowiedzialnych jest obowiązkiem każdego kierującego pracą Urzędu Gminy. Aktualną listę tak ustalonych stanowisk wraz z informacjami teleadresowymi przesyła do Sekretarza Miasta Przasnysz po raz pierwszy i niezwłocznie po każdej zmianie, lecz nie później, niż w terminie 1 tygodnia sekretarz gminy wchodzącej w skład MOF wraz z kopią decyzji określającej odpowiedzialne stanowisko.

Poza działaniami nakierowanymi na osiągnięcie poszczególnych celów każda gmina określa zgodnie z własnym regulaminem organizacyjnym Urzędu gminy w jaki sposób przebiega proces zarządczy, obejmujący w szczególności monitorowanie postępu prac, zarządzania odchyleniami, a w razie potrzeby zarządzania zmianą planu w obszarze danego pakietu, powinien uzyskać od kierującego danym Urzędem desygnację ewentualnie podlegających zmianie osób (stanowisk/organów) odpowiedzialnych.

4.2. Krok 8: Uzgodnienie działań i obowiązków

4.2.1. Działanie 8.1: Opis działań zaplanowanych w planie mobilności miejskiej

Tytuły poszczególnych działań winny wyjaśnia zawartość merytoryczną danego działania zgodnie z zasadami opracowywania i nazewnictwa pozycji WPF.

4.2.2. Działanie 8.2: Identyfikacja źródeł finansowania i ocena możliwości finansowych

Działania finansowane samodzielnie przez gminę powinny mieć wskazane źródło finansowania w aktualnym budżecie gminy, a w przypadku działania wieloletniego lub przyszłego – w WPF.

Działania wymagające współfinansowania ze strony zidentyfikowanych i podpisanych umów wprowadza się do WPF oraz na listę działań w kwocie finansowanej przez daną gminę części.

Ponieważ nie ma harmonogramu wszystkich obecnych i przyszłych naborów programów wsparcia działania nie mające jeszcze podpisanych umów wprowadza się na listę działań SUMP w kwocie całkowitego szacowanego kosztu wraz ze wskazaniem kierunkowego źródła dofinansowania (np. nazwa programu wsparcia).

W przypadkach, gdy konkretne źródło jest możliwe do wskazania należy je wskazać wprost, w celu stworzenia możliwości odwołania się w danym postępowaniu/naborze/konkursie do określonego zapisu w Planie Mobilności.

4.2.3. Działanie 8.3: Uzgodnienie priorytetów, obowiązków i harmonogramu

Jednostki odpowiadające za wdrażanie ustalonych w planie działań zapisane są w tabeli stanowiącej Załącznik 6.10.

4.2.4. Działanie 8.4: Zapewnienie szerokiego wsparcia politycznego i społecznego

Zapewnienie szerokiego wsparcia społecznego jest przedmiotem celu C5, jest pod zarządem UM Przasnysz i jest współrealizowane na obszarze każdej z gmin przez urząd tej gminy, przy wskazaniu stanowiska odpowiedzialnego zgodnie z zapisem w rozdziale 4.1.3.

4.3. Krok 9: Przygotowanie do wdrożenia i finansowania

4.3.1. Działanie 9.1: Opracowanie planów finansowych i uzgodnienie podziału kosztów

Plany finansowe poszczególnych projektów wchodzących w skład pakietu działań tworzy się zgodnie z zasadami projektowania właściwymi dla obszaru merytorycznego danego działania i pragmatyka gminy wiodącej w porozumieniu z wszystkimi gminami uczestniczącymi. Do WPF wprowadza się je zgodnie a obowiązującymi zasadami sporządzania projektów i zatwierdzania WPF.

4.3.2. Działanie 9.2: Sfinalizowanie i zapewnienie jakości dokumentu „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej”

Podstawowy odbiór nastąpi na posiedzeniu Rady Miejskiej w Przasnyszu. Wcześniej plan zostanie skonsultowany poprzez rozesłanie projektu do gmin uczestniczących w drodze poziomych kontaktów pomiędzy osobami odpowiedzialnymi za kwestie mobilności w danej gminie. Za akceptację uznaje się brak zgłoszenia sprzeciwu w tym trybie.

Kamień milowy: Przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

5. Faza 4: Wdrażanie i monitorowanie planu mobilności miejskiej

5.1. Krok 10: Zarządzanie wdrożeniem

5.1.1. Działanie 10.1: Koordynacja realizacji działań. Informowanie i angażowanie mieszkańców.

Koordinator SUMP, jak również opis struktury organizacyjnej, a w niej funkcji:

- monitorujących
- nadzorczych
- koordynujących
- PR
- Działań informacyjnych
- Działań aktywizujących mieszkańców

został wskazany w rozdziale 2.1.2. Ponieważ SUMP jest traktowany jako ciągły, cyklicznie powtarzający się proces, zespół stworzony do jego opracowania w każdym powtórzeniu cyklu jest analogiczny.

Harmonogram monitorowania jest związany z okresowym rozliczaniem budżetów gmin i jest realizowany w cyklu rocznym. Podmioty odpowiedzialne przypisane do realizacji pakietów nie mogą monitorować swoich postępów, tylko sprawozdają je do osób odpowiedzialnych desygnowanych przez kierowników odpowiednich urzędów zgodnie a wcześniejszymi zapisami.

Sprawozdanie zawiera zestawienie merytorycznych wykonanych zadań wraz z wartością wskaźników zdefiniowanych w rozdziale 4.1.2.

Przewiduje się cykliczną coroczną ocenę i ewentualną aktualizację planu w przypadku, gdy odchylenie wskaźników celu od wartości docelowych lub referencyjnych przekracza 30% takiej wartości, a przyczyny odchylenia nie da się wytłumaczyć w sposób zapewniający powrót do ścieżki zgodności z planem.

5.1.2. Działanie 10.2: Zakup towarów i usług. Kontrola postępów w zakresie realizacji celów.

Zakupu towarów i usług dokonuje się zgodnie z zasadami właściwymi dla urzędu gminy odpowiedzialnej, przy uwzględnieniu wymogów dodatkowych wynikających z podpisanych umów finansowania/wsparcia.

6. Załączniki

6.1. Treść ankiety skierowanej do mieszkańców

Plan mobilności miejskiej dla Przasnyskiego Obszaru Funkcjonalnego

Utworzono przez Centrum Przedsiębiorczości Racjonalnej ▼

Miasto Przasnysz wraz z gminą wiejską Przasnysz oraz gminami Jednoróżec, Krasne, Czernice Borowe, Krzynowłoga Mała i Chorzele przystąpiły do opracowania planów mobilności miejskiej. Wspólnie tworzymy miejski obszar funkcjonalny (MOF). Przasnysz jako miasto powiatowe jest ośrodkiem lokalnym oferującym sąsiednim gminom szereg usług publicznych. Wspieramy rozwój sąsiednich obszarów wiejskich, a ich mieszkańcy pracują z nami i korzystają z wielu usług naszego miasta. Swoją obecnością aktywizują miasto, przyspieszając jego rozwój. Miasto powinno realizować również ich potrzeby. Jesteśmy sobie nawzajem potrzebni. Razem tworzymy jeden ośrodek powiązany wieloma interesami, zwyczajami i sprawami codziennymi.

Aby plan mobilności był pomocny i realnie wspierał mieszkańców, ich głos musi być podstawą tworzenia planu.

Chcemy poznać Państwa potrzeby, zachowania i zdanie w kwestiach związanych z przemieszczaniem się do pracy, w celach prywatnych lub na zakupy. Chcemy wiedzieć co warto poprawić, aby mogli Państwo łatwiej realizować swoje potrzeby życiowe. Plan mobilności kompleksowo uwzględni oczekiwania mieszkańców, możliwości infrastrukturalne, organizacyjne, operacyjne i finansowe miasta oraz gmin tworzących obszar funkcjonalny.

Zachęcamy Państwa do wzięcia udziału w procesie współtworzenia planu mobilności miejskiej Przasnyskiego MOF za pośrednictwem niniejszej ankiety.

Patronem ankiety jest Urząd Miasta Przasnysz a wykonawcą Centrum Przedsiębiorczości Racjonalnej; Fundacja Praktyków Biznesu. Jeśli mają Państwo pytania, pomysły, oczekiwania związane z ankietą, prosimy o email na adres: biuro@cpr-fpb.pl

Ankieta jest w pełni anonimowa - udzielenie odpowiedzi nie rodzi żadnego ryzyka; dlatego odpowiedź na każde z pytań oznaczonych gwiazdką "*" jest wymagana dla zarejestrowania wypełnionej ankiety; przy wypełnianiu on-line dopuszcza się powrót do wcześniejszych pytań.

*Wymagana odpowiedź

* I. Dokąd i jak często podróżują mieszkańcy, aby załatwić swoje codzienne sprawy?

1. Z jakiej formy transportu korzysta Pan/Pani, jeśli trzeba dojechać do następujących miejsc:

Możliwość udzielenia max 2 odpowiedzi w każdym wersie

	Pieszo	Rowerem	Samochodem jako kierowca	Samochodem jako pasażer	Skuterem, motocyklem	Hulajnogą również elektryczną	Nie podróżują do tego miejsca
praca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
szkoła, nauka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
przychodnia, szpital	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
urzędy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zakupy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
rozrywka, rekreacja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*2. Jak często podróżuje Pan/Pani do wymienionych poniżej miejsc? Wskazane miejsca nie muszą znajdować się w Państwa miejscowości. Chodzi o cel podróży.

	Codziennie (7 razy w tygodniu)	5-6 razy w tygodniu	3-4 razy w tygodniu	1-2 razy w tygodniu	Raz na tydzień	1-2 razy w miesiącu	Rzadziej niż raz w miesiącu	Nie podróżuję do tego miejsca
praca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
szkoła, nauka	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
przychodnia, szpital	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
urzędy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zakupy codzienne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zakupy weekendowe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
rozrywka, rekreacja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* II. Do jakich miejscowości podróżują mieszkańcy Przasnyskiego Obszaru Funkcjonalnego?

3. W jaki sposób dociera Pan/Pani najczęściej do wymienionych poniżej miejscowości?

Tylko jedna odpowiedź w każdym wersie

	Mieszkam tu	Nie podróżuję do tej miejscowości				Autobusem podmiejskim	Samochodem jako kierowca	Samochodem jako pasażer	Skuterem, motocyklem	Hulajnogą również elektryczną
		Pieszko	Rowerem							
Jednoróżec	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Krasne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Sierakowo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Leszno	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Przasnysz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Czernice Borowe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Krzynowłoga Mała	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Chorzele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

***4. Jak często dojeżdża Pan/Pani do wskazanych miejscowości?**

Tylko jedna odpowiedź w każdym wersie

	Jednorozec	Krasne	Sierakowo	Leszno	Przasnysz	Czemice Borowe	Krzynowłoga Mała	Chorzele
Mieszkam tu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Min. 5 dni w tygodniu (dni robocze)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5-6 dni w tygodniu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-4 dni w tygodniu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-3 razy w tygodniu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1 raz w tygodniu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Co 2 tygodnie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Min 1 raz w miesiącu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nie podróżuję do tego miejsca	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*** III. Chcemy poznać Państwa zdanie w kwestiach istotnych dla planowania mobilności w Przasnyskim Obszarze Funkcjonalnym i mających wpływ na jakość życia mieszkańców.**

5. W Przasnyszu planujemy wprowadzenie autobusowej komunikacji miejskiej. Do których miejsc najbardziej chcieliby Państwo dojechać autobusem miejskim? Prosimy wskazać maksimum 3 najistotniejsze dla Państwa miejsca.

- Szpital ul. Sadowa, Policja, Urząd Skarbowy
- Park Handlowy ul. Targowa
- Targowisko miejskie ul. Polna
- ul. Dąbrowskiego (Biblioteka Publiczna, Szk. Podst. nr 2) Urząd Miasta
- ul. Leszno przed skrzyżowaniem z ul. Piłsudskiego, PKS, markety handlowe, ZUS
- ul. Orlika / ul. Słowackiego na wysokości marketów handlowych, Szkoła Podstawowa nr 3, cmentarz parafialny
- ul. 3-go Maja/ul. św. Kostki- Gmina Przasnysz, Starostwo Powiatowe, MDK, Poczta Polska główna
- Sierakowo- cmentarz komunalny

***6. Co Pan / Pani sądzi o poniższych problemach związanych z mobilnością na terenie Przasnysza i sąsiednich gmin?**

Tylko jedna odpowiedź w każdym wersie

	Zdecydowanie się zgadzam	Raczej się zgadzam	Mam wątpliwości	Nie zgadzam się	Nie mam zdania
Gmina powinna bardziej promować ruch rowerowy i pieszy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Na drogach w gminie jest zbyt mało przejść dla pieszych, co bywa uciążliwe i niebezpieczne np. dla dzieci	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
W mieście jest wiele miejsc do zaparkowania samochodu, nie ma więc problemów z parkowaniem w dni robocze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
W mieście jest duży ruch jesienią i zimą. Latem i wiosną ruch samochodów zmniejsza się	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Poruszając się rowerem po drogach w mojej gminie i w gminach sąsiednich czuję się bezpiecznie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gmina powinna wprowadzić autobusowy transport miejski obejmujący Przasnysz i gminy sąsiednie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
W mieście jest zbyt duży ruch samochodów ciężarowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

***7. Prosimy o ustosunkowanie się do poniższych stwierdzeń, dotyczących Pana/Pani zwyczajów w miejscu zamieszkania.**

Tylko jedna odpowiedź w każdym wersie

	Zdecydowanie się zgadzam	Raczej się zgadzam	Mam wątpliwości	Nie zgadzam się	Nie mam zdania
Z domu do pracy (szkoły) dojadę rowerem w czasie krótszym niż 30 minut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Korzystam z dróg rowerowych, których jest wystarczająco dużo, aby dotrzeć do ważnych dla mnie punktów miasta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Korzystałabym / korzystałbym z komunikacji miejskiej w dni robocze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Korzystałabym / korzystałbym z komunikacji miejskiej we wszystkie dni tygodnia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uważam, że infrastruktura drogowa w mojej gminie/mieście jest w stanie dobrym (ulice, drogi, oznakowanie drogowe, sygnalizacja świetlna)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dojazd do pracy (szkoły) wymaga od mnie korzystania z samochodu. Rowerem jadę dłużej niż 45 min.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

***8. W wielu rodzinach samochód jest niezbędny. I tego nie kwestionujemy, jednak w jakiej sytuacji byłoby Państwo skłonni korzystać również z innych form komunikacji?**

Tylko jedna odpowiedź w każdym wersie. Trzeba odpowiedzieć na wszystkie punkty.

	Tak, zgadzam się	Nie zgadzam się
Jeśli powstanie więcej ciągów pieszo-rowerowych jestem skłonna / skłonny częściej w sprawach codziennych korzystać z roweru	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wprowadzenie autobusowej komunikacji miejskiej obejmującej najczęściej uczęszczane punkty miasta przekona mnie do korzystania z tej formy mobilności	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Samochód wykorzystujemy w rodzinie wyłącznie w niezbędnych sytuacjach (zakupy, dalsze wyjazdy)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trudno będzie mnie przekonać do rzadszego korzystania z samochodu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ograniczę korzystanie z samochodu jeśli miasto poprawi ciągi piesze, będzie więcej ławek i zieleni dającej cień	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

***IV. Mobilność to nie tylko transport i przemieszczanie się, ale przede wszystkim łatwiejszy dostęp do określonych usług i osiągnięcia celów niezbędnych każdemu mieszkańcowi naszej miejscowości.**

	Tak	Nie
9. Czy Pan/Pani/Państwo posiadacie samochód?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
10. Czy Pan/Pani/Państwo posiadacie rower?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
11. Czy Pan/Pani/Państwo korzystalibyście z rowerów miejskich?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

***12. Jakie jest Pana / Pani stanowisko w poniższych tematach?**

	Zdecydowanie się zgadzam	Raczej się zgadzam	Mam wątpliwości	Nie zgadzam się
W moim mieście / gminie potrzeba więcej miejsc odpoczynku dla rowerzystów (tzw. MOR) z ławkami, koszem na śmieci, pompką i podstawowym sprzętem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
W mieście / gminie w którym mieszkam jest zbyt mało parkingów dla rowerów lub miejsc przygotowanych do bezpiecznego pozostawienia roweru	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
W moim mieście / gminie przejścia dla pieszych są zbyt daleko od siebie. Szybkie przejście na drugą stronę ulicy bywa trudne.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miasto Przasnysz powinno być lepiej skomunikowane z gminą wiejską Przasnysz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miasto Przasnysz powinno być lepiej skomunikowane z gminą Jednoróżec	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miasto Przasnysz powinno być lepiej skomunikowane z gminą Krasne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miasto Przasnysz powinno być lepiej skomunikowane z gminą Czernice Borowe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miasto Przasnysz powinno być lepiej skomunikowane z gminą Krzynowłoga Mała	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Miasto Przasnysz powinno być lepiej skomunikowane z gminą Chorzele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

*** Chcemy Państwa poznać. Prosimy o kilka informacji.**

***13. Prosimy o wskazanie grupy społecznej do której Pan / Pani zalicza się**

- 1) Pracuję
- 2) Pracuję i studiuje
- 3) Uczeń
- 4) Student
- 5) Rencista / emeryt
- 6) Prowadzę własną działalność gospodarczą / biznes
- 7) Pracuję i jestem na rencie / emeryturze

***14. Prosimy o wskazanie Pana / Pani przedziału wiekowego**

- 1) Do 18 lat
- 2) 18-25 lat
- 3) 26 – 49 lat
- 4) 50-65 lat
- 5) Powyżej 65 lat

***15. I na koniec prosimy o podanie płci**

- Kobieta
- Mężczyzna

6.2. Informacja z 2022 r o linii kolejowej Zegrze -Przasnysz

Warszawa, 7 października 2022 r.

Kolej Plus: Z Przasnysza koleją do Warszawy przez Pułtusk i Serock

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Miasto i Gmina Serock podpisały umowę na opracowanie dokumentacji projektowej budowy nowej linii kolejowej łączącej Przasnysz, Pułtusk i Serock z Warszawą. To druga podpisana umowa w ramach Rządowego Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2028 r.

Umowa przewiduje przygotowanie dokumentacji projektowej oraz wykup gruntów pod nową około 73 km, jednotorową zelektryfikowaną linię. Trasa ma zapewnić wygodną komunikację mieszkańcom Północnego Mazowsza ze stolicą. Nowe połączenie umożliwi szybki dojazd do miejscowości wypoczynkowych – Serocka nad Jeziorem Zegrzyńskim czy Pułtuska. Czas przejazdu pociągiem np. między Warszawą a Przasnyszem szacowany jest na ok. godzinę i 15 minut. Pociągi będą mogły jeździć z prędkością do 160 km/h. Kolej zyska dodatkowe znaczenie jako ekologiczny środek transportu.

Według projektu, lepszy dostęp do kolei ma zapewnić 12 przystanków, m.in. w Przasnyszu, Makowie Mazowieckim, Pułtusku, Serocku. Odpowiednia wysokość peronów ułatwi wsiadanie i wysiadanie z pociągu. Przystanki będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się - wyposażone według potrzeb w windy i pochylnie. Będą wiaty, ławki, tablice informacyjne i oświetlenie.

34 projekty zakwalifikowane do realizacji w ramach Programu Kolej Plus

W ramach Programu Kolej Plus, do realizacji zakwalifikowano 34 inwestycje, zgłoszone przez samorządy z jedenastu województw: siedem w województwie śląskim, pięć w województwie lubelskim i wielkopolskim, cztery w województwie małopolskim oraz mazowieckim, trzy w województwie dolnośląskim, dwa w województwie łódzkim, jeden w województwie lubuskim, opolskim, podlaskim, świętokrzyskim.

Wybrane do realizacji projekty obejmują łącznie 34 wskazane przez wnioskodawców miasta powyżej 10 tys. mieszkańców, które nie mają obecnie pasażerskich połączeń kolejowych lub połączenia wymagają usprawnienia. Dzięki realizacji Kolei Plus ok. 1,5 mln ich mieszkańców zyska lepszy dostęp do kolei pasażerskiej.

Projekty w Programie obejmują:

- 10 projektów dot. rewitalizacji linii na łączną długość ok. 315 km,
- 14 projektów dot. odbudowy lub rozbudowy linii na łączną długość ok. 516 km,
- 7 projektów dot. budowy nowych linii na łączną długość ok. 189 km,
- 3 projekty dokumentacyjne dotyczące ok. 183 km linii kolejowych.

Podstawowe warunki realizacji inwestycji w ramach Programu:

- zapewnienie współfinansowania w wysokości co najmniej 15 proc. kosztów kwalifikowalnych przez podmioty zgłaszające i współfinansowania kosztów niekwalifikowalnych (gdy dotyczy);
- przedłożenie deklaracji organizatora przewozów dla połączenia – min. 4 pary pociągów przez co najmniej 5 lat;

- zawarcie umowy na realizację inwestycji pomiędzy wnioskodawcą a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Program Kolej Plus zaplanowano do realizacji do 2028 roku. Jego realizacja wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców i wzrost atrakcyjności wielu regionów. Będący pod egidą Ministerstwa Infrastruktury Program jest wart 13,2 mld zł, w tym 11,2 mld zł stanowią środki Budżetu Państwa i ok. 2 mld środki jednostek samorządu terytorialnego. Program przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego poprzez zapewnienie lepszego dostępu do najbardziej ekologicznego środka transportu zbiorowego - kolei. Więcej o Programie Kolej Plus <https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus>

Kontakt dla mediów:

Mirosław Siemieniec

rzecznik prasowy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

rzecznik@plk-sa.pl

T: +48 694 480 239

6.3. Informacja prasowa z 2023 r o linii kolejowej Zegrze -Przasnysz

Warszawa, 21 sierpnia 2023 r.

Będzie nowa linia kolejowa na Mazowszu. Pociągi pojadą z Przasnysza do stolicy

Mieszkańcy Północnego Mazowsza zyskają nowe połączenie kolejowe. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy linii kolejowej Zegrze – Przasnysz. Mieszkańcy Przasnysza, Makowa Mazowieckiego, Pułtuska i Serocka zyskają wygodny dojazd do stolicy. Projekt będzie realizowany w ramach Rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 r.

Wybrany w ramach przetargu wykonawca będzie odpowiedzialny za przygotowanie dokumentacji projektowej oraz pozyskanie decyzji administracyjnych niezbędnych do budowy nowej, około 73-km, jednotorowej (na wybranych odcinkach dwutorowej) zelektryfikowanej linii kolejowej. Trasa ma połączyć m.in. Przasnysz, Maków Mazowiecki, Pułtusk i Serock z Warszawą. Czas przejazdu pociągiem między Warszawą a Przasnyszem szacowany jest na ok. godzinę i 15 minut. Pociągi będą mogły jeździć z prędkością do 160 km/h.

- Stworzenie połączenia kolejowego pozytywnie wpłynie na rozwój Północnego Mazowsza. Linia z Przasnysza do Warszawy to jeden z czterech projektów realizowanych w ramach rządowego programu Kolej+ w woj. mazowieckim. W realizacji są także przetargi na opracowanie dokumentacji projektowej linii Sokołów Podlaski – Siedlce oraz Ostrów Mazowiecka – Małkinia. Podpisano także umowę z wykonawcą prac projektowych linii do Kozienic – powiedział Andrzej Bittel, wiceminister infrastruktury.

- Program Kolej+ jest istotny z punktu widzenia rozwoju gospodarczego i społecznego naszego regionu. Zwiększy się dostępność do kolei i poprawią się warunki życia mieszkańców Mazowsza, m.in. Przasnysza, Pułtuska czy Serocka. Realizacja projektów z rządowego programu Kolej+ to jedna z wielu działań, które likwidują wykluczenie komunikacyjne – powiedział Ireneusz Merchel, prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Według projektu lepszy dostęp do kolei ma zapewnić 11 nowych stacji i przystanków, m.in. w Przasnyszu, Makowie Mazowieckim, Pułtusku, Serocku. Odpowiednia wysokość peronów ułatwi wsiadanie i wysiadanie z pociągu. Perony będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się – wyposażone według potrzeb w windy i pochylnie. Będą wiaty, ławki, tablice informacyjne i oświetlenie.

Mazowieckie – wszystkie umowy z Programu Kolej Plus

Z Programu Kolej Plus do realizacji w województwie mazowieckim zakwalifikowano 4 projekty. Oprócz przygotowania dokumentacji projektowej dla budowy linii kolejowej Zegrze - Przasnysz jako realizacji szlaku Kolei Północnego Mazowsza zaplanowano rewitalizację linii kolejowej Sokołów Podlaski – Siedlce oraz rewitalizację linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia. Mieszkańcy Kozienic i okolic zyskają także lepszy dostęp do kolei dzięki budowie nowej ok. 23-km linii kolejowej Świerże Górne – Dobieszyn łączącej linię kolejową Janików - Świerże Górne (nr 77) z linią kolejową Warszawa Zachodnia – Radom Główny – Kraków Główny (nr 8). Umowa z wykonawcą projektu linii do Kozienic została podpisana w maju br.

Program Kolej+ zaplanowano do realizacji do 2029 r. Jego realizacja wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców i wzrost atrakcyjności wielu regionów. Będący pod egidą Ministerstwa Infrastruktury Program jest wart ok. 13,3 mld zł, w tym 11,2 mld zł stanowią środki budżetu państwa i ok. 2 mld środków jednostek samorządu terytorialnego. Program przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego poprzez zapewnienie lepszego dostępu do najbardziej ekologicznego środka transportu zbiorowego – kolei. Więcej o Programie <https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus>.

Kontakt dla mediów:

Anna Znajewska-Pawluk

Zespół Prasowy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

rzecznik@plk-sa.pl

T: +48 22 473 30 02

6.4. Informacja rządowa o linii Zegrze – Przasnysz Kolej Plus

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/bedzie-nowa-linia-kolejowa-na-mazowszu>

21.08.2023

PKP Polskie Linie Kolejowe SA ogłosiły postępowanie przetargowe na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy linii kolejowej Zegrze – Przasnysz. Mieszkańcy Przasnysza, Makowa Mazowieckiego, Pułtusza i Serocka zyskają wygodny dojazd do Warszawy. Projekt będzie realizowany w ramach Rządowego Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus do 2029 r.

— Stworzenie połączenia kolejowego pozytywnie wpłynie na rozwój Północnego Mazowsza. Linia z Przasnysza do Warszawy to jeden z czterech projektów realizowanych w ramach rządowego programu Kolej Plus w województwie mazowieckim. W realizacji są także przetargi na opracowanie dokumentacji projektowej linii Sokołów Podlaski – Siedlce oraz Ostrów Mazowiecka – Małkinia. Podpisano także umowę z wykonawcą prac projektowych linii do Koziniec — powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Wybrany w ramach przetargu wykonawca będzie odpowiedzialny za przygotowanie dokumentacji projektowej oraz pozyskanie decyzji administracyjnych niezbędnych do budowy nowej, jednotorowej (na wybranych odcinkach dwutorowej), zelektryfikowanej linii kolejowej o długości około 73 km. Trasa ma połączyć m.in. Przasnysz, Maków Mazowiecki, Pułtusk i Serock z Warszawą. Pociągi na tej linii będą mogły jeździć z prędkością do 160 km/h, a czas przejazdu między Warszawą a Przasnyszem szacowany jest na ok. 1 godzinę i 15 minut.

— Program Kolej Plus zwiększy się dostępność do kolei i poprawi warunki życia mieszkańców Mazowsza, m.in. Przasnysza, Pułtusza czy Serocka. Realizacja projektów z rządowego programu Kolej Plus to jedno z wielu działań, które likwidują wykluczenie komunikacyjne — stwierdził prezes zarządu PKP PLK SA Ireneusz Merchel.

Według projektu lepszy dostęp do kolei ma zapewnić 11 nowych stacji i przystanków, m.in. w Przasnyszu, Makowie Mazowieckim, Pułtusku, Serocku. Odpowiednia wysokość peronów ułatwi wsiadanie i wysiadanie z pociągu. Perony będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się – wyposażone według potrzeb w windy i pochylnie. Będą wiaty, ławki, tablice informacyjne i oświetlenie.

Program Kolej Plus na Mazowszu

Z Programu Kolej Plus do realizacji w województwie mazowieckim zakwalifikowano 4 projekty. Oprócz przygotowania dokumentacji projektowej dla budowy linii kolejowej Zegrze – Przasnysz, jako realizacji szlaku Kolei Północnego Mazowsza, zaplanowano rewitalizację linii kolejowej Sokołów Podlaski – Siedlce oraz rewitalizację linii kolejowej na odcinku Ostrów Mazowiecka – Małkinia. Mieszkańcy Koziniec i okolic zyskają także lepszy dostęp do kolei dzięki budowie nowej ok. 23-km linii kolejowej Świerże Górne – Dobieszyn, łączącej linię kolejową Janików - Świerże Górne (nr 77) z linią kolejową Warszawa Zachodnia – Radom Główny – Kraków Główny (nr 8). Umowa z wykonawcą projektu linii do Koziniec została podpisana w maju br.

Program Kolej Plus zaplanowano do realizacji do 2029 r. Realizacja ujętych w nim inwestycji wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców i wzrost atrakcyjności wielu regionów. Przygotowany

przez Ministerstwo Infrastruktury i przyjęty przez Radę Ministrów Program jest wart ok. 13,3 mld zł, w tym 11,2 mld zł stanowią środki budżetu państwa i ok. 2 mld środki jednostek samorządu terytorialnego. Program przyczyni się do eliminowania wykluczenia komunikacyjnego poprzez zapewnienie lepszego dostępu do najbardziej ekologicznego środka transportu zbiorowego – kolei. Więcej o Programie <https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus>

6.5. Lokalne dane nt. bezpieczeństwa na drogach



Komenda Powiatowa Policji
w Przasnyszu

Przasnysz, dn. 11.03.2024r.

SRD-...*889/888*24

Urząd Miasta w Przasnyszu

W odpowiedzi na pismo nr IMR.041.2.2024 z dnia 07.03.2024r. dotyczącego udostępnienia danych statycznych zdarzeń drogowych na terenie podległym Komendzie Powiatowej Policji w Przasnyszu z podziałem na poszczególne gminy Komenda Powiatowa Policji w Przasnyszu do prośby przychyliła się pozytywnie i informuje, że dane statystyczne wyglądają zgodnie z załączoną tabelą poniżej. Ponadto dane w formie elektronicznej zostaną przesłane w formie elektronicznej na wskazany adres w piśmie.

Podział zdarzeń drogowych z podziałem na obszar zaistnienia w latach 2020 - 2023

Gmina	2021				2022				2023			
	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba kolizji
CHORZELE - OBSZAR MIEJSKI	3	0	4	24	2	0	2	23	0	0	0	14
CHORZELE - OBSZAR WIEJSKI	4	0	7	38	7	0	9	34	5	1	4	34
CZERNICE BOROWE - OBSZAR WIEJSKI	2	0	3	25	6	3	6	15	4	0	5	23
JEDNOROŻEC - OBSZAR WIEJSKI	3	0	3	22	4	1	3	25	5	0	7	25
KRASNE - OBSZAR WIEJSKI	2	0	2	15	0	0	0	15	1	0	2	19
KRZYNOWŁOGA MAŁA - OBSZAR WIEJSKI	6	1	11	33	3	0	6	28	3	2	4	21
PRZASNYSZ - OBSZAR MIEJSKI	9	0	11	178	7	0	8	150	9	1	10	146
PRZASNYSZ - OBSZAR WIEJSKI	13	1	21	73	4	0	8	49	12	3	11	60
Podsumowanie całkowite	42	2	62	408	33	4	42	339	39	7	43	342

Z poważaniem:

1 ZASTĘPCA KOMENDANTA
Powiatowej Policji w Przasnyszu
podnyp. Łukasz Jędrasik

wyk. w 2 egz.
Przesłano ppe

6.6. Powiązania korzenia z gminami

**SAMODZIELNY PUBLICZNY ZESPÓŁ
ZAKŁADÓW OPIEKI ZDROWOTNEJ
W PRZASNYSZU**

06-300 Przasnysz, ul. Sadowa 9, centrala tel. 29 753 43 00, sekretariat 29 753 43 18, fax 29 753 43 80

NIP 761-13-33-881
www.szpitalprzasnysz.plREGON 000302480
sekretariat@szpitalprzasnysz.pl

BDO: 000110316

Przasnysz, 05.03.2024

SP ZZOZ.I.801 /5 /2024

Pani
Agnieszka Mikołajewska
Naczelnik Wydziału Inwestycji,
Rozwoju
i Pozyskiwania Środków
Zewnętrznych
Urząd Miasta w Przasnyszu

Samodzielny Publiczny Zespół Zakładów Opieki Zdrowotnej w Przasnyszu w odpowiedzi na e-maila dotyczącego wniosku o pozyskanie środków z UE w ramach Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przesyła w załączeniu dane statystyczne.

Z poważaniem

Z-ca DYREKTORA
ds. Administracji i Technicznych

mgr Urszula Machowska

Załącznik nr 1

Wykaz w podziale na gminy z ilością osób dojeżdżających z gmin powiatu przasnyskiego do Samodzielnego Publicznego Zespołu Zakładów Opieki Zdrowotnej w Przasnyszu

L.p.	Nazwa gminy	Ilość osób
	gmina i miasto Chorzele	8
	gmina Czernice Borowe	20
	gmina Jednorożec	39
	gmina Krasne	9
	gmina Krzynowłoga Mała	8
	gmina Przasnysz	59
	miasto Przasnysz	350

Sporządził: Dorota Dudzikowska

Załącznik nr 2

Hospitalizacje i wizyty ambulatoryjne w SPZZOZ w Przasnyszu w podziale na Gminy Powiatu Przasnyskiego

2023 rok	Przasnysz Miejska	Przasnysz Wiejska	Chorzele	Czernice Borowe	Jednorożec	Krasne	Krzynowłoga Mała
Lecznictwo Szpitalne	5456	1553	1851	702	1434	482	741
Lecznictwo Ambulatoryjne	58196	13778	7373	4650	8292	2153	4633
Razem	63652	15331	9224	5352	9726	2635	5374

2022 rok	Przasnysz Miejska	Przasnysz Wiejska	Chorzele	Czernice Borowe	Jednorożec	Krasne	Krzynowłoga Mała
Lecznictwo Szpitalne	5579	1552	1977	730	1596	480	820
Lecznictwo Ambulatoryjne	59506	14199	7333	4659	7899	1958	4299
Razem	65085	15751	9310	5389	9495	2438	5119

6.8. Lokalne SDRR

23.02.2021																										
Motocykle (kat. B)			Samochody osobowe, mikrobusy (do 24 miejsc z kierowcą) (kat. c)			Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat. d)			Samochody ciężarowe bez przyczep, ciągniki siodłowe bez nacze, sam. Specjalne (kat. e)			Sam. ciężarowe z przyczepami, ciągniki siodłowe z naczeпами (kat. f)			Autobusy (kat. g)			Ciągniki (kat. h)			Suma			Rowery (kat. a)		
Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem
6		0	45	90	135	1	3	4			0			0			0			0	46	93	139	5	4	9
7		0	82	85	167	3	5	8			0			0			0			0	85	90	175	2	4	6
8		0	49	52	101	5	5	10	1		1			0			0			0	55	57	112	2	2	4
9		0	42	54	96	6	2	8	1		1	1		1			1		1	51	56	107	1	3	4	
10		0	63	66	129	3	1	4			0		1	1			0		0	66	68	134	1	1	2	
11		0	63	56	119	1	2	3			0	2		2			0		0	66	58	124	4	2	6	
12		0	49	49	98	6	5	11	2		2			0			0		0	57	54	111	6	2	8	
13		0	58	54	112	4	1	5			0		1	1			0		0	62	56	118	3	3	6	
14		0	74	71	145	5	4	9	1		1			0			1		1	80	76	156	4	1	5	
15		0	98	88	186	1		1	1	1	2			0			0		0	100	89	189	10	5	15	
16		0	104	70	174	5	1	6			0			0			0		0	109	71	180	1	7	8	
17	1	1	92	68	160	1	3	4			0			0			0		0	94	71	165	2	1	3	
18		0	76	72	148	5		5			0			0			0		0	81	72	153	1		1	
19		0	45	42	87			0			0			0			0		0	45	42	87	1	4	5	
20		0	35	38	73	1		1			0			0			0		0	36	38	74		1	1	
21		0	28	22	50	1		1			0			0			0		0	29	22	51		1	1	
Razem	1	0	1003	977	1980	48	32	80	6	1	7	3	2	5	0	0	0	1	1	2	1062	1013	2075	43	41	84
01.06.2021																										
Motocykle (kat. B)			Samochody osobowe, mikrobusy (do 24 miejsc z kierowcą) (kat. c)			Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat. d)			bez przyczep, ciągniki siodłowe bez nacze, sam. Specjalne (kat. e)			przyczepami, ciągniki siodłowe z naczeпами (kat. f)			Autobusy (kat. g)			Ciągniki (kat. h)			Suma			Rowery (kat. a)		
Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem
7		0	87	86	173	3	2	5			1	1		0			0			0	90	89	179	13	4	17
15	2	1	3	96	83	179	6	2	8	3	1	4		0			0			0	107	87	194	20	13	33
16	2	1	3	123	81	204	6	1	7	2	3	5		0			2	1	3	135	87	222	23	7	30	
17		0	93	84	177	5	3	8	1	1	2			0			0		0	99	88	187	30	20	50	
Razem	4	2	6	399	334	733	20	8	28	6	6	12	0	0	0	0	0	2	1	3	431	351	782	86	44	130
23.02.2021																										
Motocykle (kat. B)			Samochody osobowe, mikrobusy (do 24 miejsc z kierowcą) (kat. c)			Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat. d)			bez przyczep, ciągniki siodłowe bez nacze, sam. Specjalne (kat. e)			przyczepami, ciągniki siodłowe z naczeпами (kat. f)			Autobusy (kat. g)			Ciągniki (kat. h)			Suma			Rowery (kat. a)		
Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem	Zwirki-Baranowska	Baranowska-Zwirki	Razem
7		0	82	85	167	3	5	8			0			0			0			0	85	90	175	2	4	6
15		0	98	88	186	1		1	1	1	2			0			0			0	100	89	189	10	5	15
16		0	104	70	174	5	1	6			0			0			0			0	109	71	180	1	7	8
17	1	1	92	68	160	1	3	4			0			0			0			0	94	71	165	2	1	3
Razem	1	0	1	376	311	687	10	9	19	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	388	321	709	15	17	32

Dwie dolne tabele porównują natężenia w godzinach szczytu (kolor żółty) w lutym i w czerwcu tego samego roku (2021).

Pomiary czerwcowe prowadzą do wyników o ponad 10% wyższych.

6.9. Struktura wieku i płci ludności miasta Chorzele w latach 2020-2022

Struktura wieku i płci ludności miasta Chorzele w latach 2020-2022									
	▼								
	ogółem			mężczyźni			kobiety		
Wiek	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
ogółem	2990	2940	2936	1460	1444	1441	1530	1496	1495
0-4	165	160	150	83	75	70	82	85	80
5-9	187	191	189	96	103	99	91	88	90
10-14	188	183	190	93	83	96	95	100	94
15-19	158	171	198	80	85	93	78	86	105
20-24	166	137	116	79	73	68	87	64	48
25-29	170	157	164	89	86	84	81	71	80
30-34	234	226	196	125	117	101	109	109	95
35-39	232	238	249	122	126	129	110	112	120
40-44	225	212	213	122	120	112	103	92	101
45-49	209	209	212	103	95	102	106	114	110
50-54	178	184	184	90	95	98	88	89	86
55-59	185	175	174	99	97	94	86	78	80
60-64	190	204	197	94	103	95	96	101	102
65-69	174	165	179	76	71	81	98	94	98
70-74	125	137	130	47	56	53	78	81	77
75-79	69	67	76	28	24	28	41	43	48
80-84	82	76	72	19	22	24	63	54	48
85 i więcej	53	48	47	15	13	14	38	35	33
Źródło: Bank Danych Lokalnych - GUS									

Zauważalny jest powolny trend malejący tak dla liczby kobiet, jak i mężczyzn.

6.10. Zestaw pakietów działań na datę uchwalenia SUMP

			Łącznie od początku projektu	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RAZEM PRZASNYSKI MOF			118 373 899,65	67 437 172,48	8 735 295,44	6 713 011,51	13 463 011,51	6 789 517,31	76 505,76	0,00
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu			26 624 727,07	18 125 693,32	560 000,00	560 000,00	560 000,00	560 000,00	0,00	0,00
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Remont drogi powiatowej nr 3213W Przasnysz-Kobylaki- Brzeski Kołaki w km od 2+655 do km 5+730 - Poprawa bezpieczeństwa na drogach powiatowych	830 000,00	789 905,67							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Remont drogi powiatowej nr 3213W Przasnysz-Kobylaki- Brzeski Kołaki w km od 2+655 do km 5+730 - Poprawa bezpieczeństwa na drogach powiatowych	2 774 000,00	2 774 000,00							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Przebudowa drogi powiatowej nr 2514W Myszyniec- Zdunek- Bartniki w km od 22+109 do km 27+500 - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach powiatowych	5 800 000,00	5 434 000,00							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Budowa linii kolejowej Zegrze – Przasnysz, jako realizacja szlaku „Kolei Północnego Mazowsza” - Budowa sieci kolejowej	2 300 000,00	60 000,00	560 000,00	560 000,00	560 000,00	560 000,00			
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Włączenie drogi gminnej nr 320124W Opaleniec-Stacja Kolejowa do drogi powiatowej nr 3249W - Poprawa spójności komunikacyjnej Powiatu Przasnyskiego	200 000,00	200 000,00							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 gr. woj. - Mława - Przasnysz - Ostrołęka prowadzącej do terenów inwestycyjnych Przasnyskiej Strefy Gospodarczej w Sierakowie - Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa ruchu	3 582 237,18	1 203 510,00							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 614 Chorzele – Krukowo – Myszyniec prowadzącej do terenów inwestycyjnych Przasnyskiej Strefy Gospodarczej podstrefa Chorzele - odcinek 2 - Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa ruchu	5 200 000,00	4 174 000,00							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Przebudowa dróg powiatowych jako element wzmocnienia potencjału gospodarczego regionu - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach powiatowych oraz wzmocnienie potencjału gospodarczego regionu	220 000,00	20 000,00							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Rozbudowa skrzyżowania w m. Wężewo - Poprawa bezpieczeństwa	150 000,00	100 000,00							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 614 Chorzele - Krukowo - Myszyniec prowadzącej do terenów inwestycyjnych Przasnyskiej Strefy Gospodarczej podstrefa Chorzele - Poprawa dostępności komunikacyjnej i bezpieczeństwa ruchu	3 072 005,31	999 284,07							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Poszerzenie pobocza wraz z poszerzeniem jezdni i instalacją 2 lamp solarnych na odcinku drogi DP3233W Dobrzankowo - Helenowo - Bogate - Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach powiatowych	315 491,00	300 000,00							
Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	Przebudowa drogi 3216W Janowo (gr.woj.)-Mchowo (gr.woj.) w km 26+438,00 do km 27 +428,00 na terenach popegeerowskich - Poprawa bezpieczeństwa na drogach powiatowych	2 180 993,58	2 070 993,58							

Czy w WPF?			Łącznie od początku projektu	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RAZEM PRZASNYSKI MOF			118 373 899,65	67 437 172,48	8 735 295,44	6 713 011,51	13 463 011,51	6 789 517,31	76 505,76	0,00
		Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	26 624 727,07	18 125 693,32	560 000,00	560 000,00	560 000,00	560 000,00	0,00	0,00
		Przasnysz Miasto	40 992 732,40	5 275 527,69	8 022 283,93	6 000 000,00	12 750 000,00	6 000 000,00	0,00	0,00
Tak	UM Przasnysz	Rozbudowa oświetlenia ulicznego - Cel: Poprawa bezpieczeństwa energetycznego	1 500 000,00	130 000,00	100 000,00					
Tak	UM Przasnysz	Rozbudowa systemu monitoringu miejskiego - Cel: Poprawa bezpieczeństwa publicznego mieszkańców	1 000 000,00	20 000,00	20 000,00					
Tak	UM Przasnysz	Budowa ul. Ks. J. Twardowskiego w Przasnyszu - Cel: Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego na terenie miasta	577 000,00	540 000,00						
Tak	UM Przasnysz	Rozbudowa ul. Polnej w Przasnyszu - Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego na terenie miasta	620 000,00	600 000,00						
Tak	UM Przasnysz	Podniesienie walorów turystycznych miasta poprzez utworzenie ścieżki turystycznej w Parku Miejskim i zagospodarowanie terenu przy ul. Orlika - Cel: Podniesienie jakości oferty rekreacyjnej przestrzeni publicznej	6 000 559,63	2 940 354,92	2 402 283,93					
Tak	UM Przasnysz	Budowa linii kolejowej Zegrze-Przasnysz, jako realizacja szlaku "Kolei Północnego Mazowsza" - Cel: wzrost aktywności zawodowej i społecznej mieszkańców Przasnysza	2 295 172,77	795 172,77	1 500 000,00					
Tak	UM Przasnysz	Organizacja komunikacji miejskiej na terenie Miasta Przasnysz - CEL: Stworzenie systemu transportu publicznego	1 000 000,00			500 000,00	500 000,00			
Tak	UM Przasnysz	Wykonanie alejek i oświetlenia na cmentarzu komunalnym w Sierakowie - Poprawa bezpieczeństwa na cmentarzu komunalnym	500 000,00		250 000,00	250 000,00				
Nie	UM Przasnysz	Przebudowa ul. Kardynała Stefana Wyszyńskiego wraz z infrastrukturą rowerową	3 500 000,00			1 750 000,00	1 750 000,00			
Nie	UM Przasnysz	Poprawa układu komunikacyjnego Miasta Przasnysz poprzez budowę ul. A. Bienia	12 000 000,00				6 000 000,00	6 000 000,00		
Nie	UM Przasnysz	Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych poprzez przebudowę ul. J. Iwaszkiewicza i J. Tuwima	4 500 000,00		2 250 000,00	2 250 000,00				
Nie	UM Przasnysz	Zrównoważona mobilność miejska dla budowania przyjaznej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów z terenu Miasta Przasnysz poprzez przebudowę ul. A. Asnyka	4 500 000,00				4 500 000,00			
Nie	UM Przasnysz	Zrównoważona mobilność miejska dla pieszych i rowerzystów w Przasnyszu - budowa infrastruktury pieszo - rowerowej -drogi: L 320861W, L 320852W, L 320846W, Z 320841, L 320851W, D 320844W, D 320860W	3 000 000,00	250 000,00	1 500 000,00	1 250 000,00				
			0,00							

Czy w WPF?			Łącznie od początku projektu	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RAZEM PRZASNYSKI MOF			118 373 899,65	67 437 172,48	8 735 295,44	6 713 011,51	13 463 011,51	6 789 517,31	76 505,76	0,00
		Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	26 624 727,07	18 125 693,32	560 000,00	560 000,00	560 000,00	560 000,00	0,00	0,00
		Przasnysz Miasto	40 992 732,40	5 275 527,69	8 022 283,93	6 000 000,00	12 750 000,00	6 000 000,00	0,00	0,00
		Przasnysz Gmina	10 414 099,28	9 983 018,38	76 505,75	76 505,75	76 505,75	153 011,55	0,00	0,00
Tak	UG Przasnysz	Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Lisiogóra - Budowa dróg dojazdowych ułatwiających dostęp do obiektów użyteczności publicznej i rozwój infrastruktury okołodrogowej	126 742,27	112 597,27						
Tak	UG Przasnysz	Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Stara Krępa - Budowa dróg dojazdowych ułatwiających dostęp do obiektów użyteczności publicznej i rozwój infrastruktury okołodrogowej	147 649,64	133 504,64						
Tak	UG Przasnysz	Budowa linii kolejowej Zegrze-Przasnysz, jako realizacja "Szlaku Kolei Północnego Mazowsza" - Uruchomienie połączenia kolejowego pomiędzy Warszawą a Przasnyszem	459 034,55	76 505,75	76 505,75	76 505,75	76 505,75	153 011,55		
Tak	UG Przasnysz	Zwiększenie dostępności terenów inwestycyjnych i mieszkaniowych poprzez przebudowę dróg gminnych w Gminie Przasnysz - zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu poprzez poprawę jakości dróg	5 331 450,00	5 331 450,00						
Tak	UG Przasnysz	Przebudowa drogi gminnej nr 320605W relacji Dębiny - Wyrąb Karwacki - zwiększenie dostępności komunikacyjnej regionu poprzez poprawę jakości dróg	4 349 222,82	4 328 960,72						
Jednorozec			15 574 506,43	12 614 928,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tak	UG Jednorozec	Przebudowa drogi gminnej nr 320305W Ulatowo-Pogorzal - Ulatow-Slabogóra-Ulatowo-Dąbrówka - Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców	6 050 000,00	6 050 000,00						
Tak	UG Jednorozec	Przebudowa dróg gminnych w miejscowości Stegna, gm. Jednorozec - Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców miejscowości Stegna	6 961 678,43	4 263 500,00						
Tak	UG Jednorozec	Przebudowa dróg gminnych na terenie Gminy Jednorozec - Poprawa bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców Gminy Jednorozec	296 400,00	35 000,00						
Tak	UG Jednorozec	Przebudowa drogi gminnej nr 320318W w miejscowości Olszewka - Poprawa bezpieczeństwa mieszkańców	2 266 428,00	2 266 428,00						
Krasne			2 549 034,56	2 106 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	0,00
Tak	UG w Krasnem	Budowa linii kolejowej Zegrze-Przasnysz, jako realizacja "Szlaku Kolei Północnego Mazowsza" - Uzupelnienie lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej	459 034,56	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	
Tak	UG w Krasnem	Przebudowa drogi wewnętrznej w miejscowości Krasne - poprawa infrastruktury drogowej	420 000,00	408 000,00						
Tak	UG w Krasnem	Przebudowa parkingu przy kościele parafialnym pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Krasnem - poprawa infrastruktury drogowej	940 000,00	913 000,00						
Tak	UG w Krasnem	Przebudowa u. Spółdzielczej w miejscowości Krasne - poprawa infrastruktury drogowej	730 000,00	709 000,00						

Czy w WPF?			Łącznie od początku projektu	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RAZEM PRZASNYSKI MOF			118 373 899,65	67 437 172,48	8 735 295,44	6 713 011,51	13 463 011,51	6 789 517,31	76 505,76	0,00
		Starostwo Powiatowe w Przasnyszu	26 624 727,07	18 125 693,32	560 000,00	560 000,00	560 000,00	560 000,00	0,00	0,00
		Przasnysz Miasto	40 992 732,40	5 275 527,69	8 022 283,93	6 000 000,00	12 750 000,00	6 000 000,00	0,00	0,00
		Przasnysz Gmina	10 414 099,28	9 983 018,38	76 505,75	76 505,75	76 505,75	153 011,55	0,00	0,00
		Jednorozec	15 574 506,43	12 614 928,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Krasne	2 549 034,56	2 106 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	76 505,76	0,00
		Czernice Borowe	5 897 650,00	5 884 975,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tak	UG Czernice Borowe	Przebudowe dróg usprawniająca komunikację na terenie Gminy Czernice Borowe - Przebudowa dróg w Olszewci i Nowych Czernicach	5 897 650,00	5 884 975,00						
		Krzynowłoga Mała	9 080 200,00	8 944 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tak	UG Krzynowłoga Mała	Modernizacja sieci drogowej na terenie gminy Krzynowłoga Mała - Poprawa jakości dróg gminnych	8 624 200,00	8 504 200,00						
Tak	UG Krzynowłoga Mała	Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Rudno Jeziorowe - Poprawa jakości dróg gminnych	456 000,00	440 000,00						
		Chorzele	7 240 949,91	4 502 324,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tak	UMiG Chorzele	Rozbudowa drogi gminnej zlokalizowanej w miejscowości Jedlinka, Gmina Chorzele - Cel: Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym	2 879 214,18	2 377 984,18						
Tak	UMiG Chorzele	Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Opilki Płoskie - Cel : Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym	1 755 823,13	540 274,04						
Tak	UMiG Chorzele	Przebudowa drogi gminnej nr 320111W i drogi wewnętrznej w miejscowości Duczymin, gmina Chorzele - Poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym	2 605 912,60	1 584 066,11						
			Przed 2024	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
		Ogółem	15 159 385,64	67 437 172,48	8 735 295,44	6 713 011,51	13 463 011,51	6 789 517,31	76 505,76	0,00
		Linia kolejowa Zegrze - Przasnysz	0,00	1 008 184,28	2 213 011,51	713 011,51	713 011,51	789 517,31	76 505,76	0,00
		%		1%	25%	11%	5%	12%	100%	