

Załącznik do
Uchwały Nr XXI/258/2016
Rady Miasta Mława
z dnia 23 sierpnia 2016r.

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA MIASTA MŁAWA

Projekt po konsultacjach społecznych

Warszawa, 23.08.2016

Dokument opracowany przez zespół
ekspertów Blue Ocean Business Consulting
ds. transportu publicznego



SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE	4
1.1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA	4
1.2. PODSTAWA FORMALNO PRAWNA	5
1.3. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI	9
2. DIAGNOZA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI NA TERENIE MIASTA MŁAWA	12
2.1. PODSTAWOWE DANE O MIEŚCIE MŁAWA.....	12
2.2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA.....	14
2.2.1. LICZBA LUDNOŚCI I GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA	14
2.2.2. STRUKTURA FUNKCJONALNA LUDNOŚCI	16
2.2.3. BEZROBOCIE	22
2.3. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ LUDNOŚCI W PODRÓŻACH ZWIĄZANYCH Z DOJAZDAMI DO PRACY	23
2.3.1. MIASTO MŁAWA JAKO MIEJSCE PRACY	23
2.3.2. MIASTO MŁAWA JAKO MIEJSCE ZAMIESZKANIA	25
2.4. PODSUMOWANIE	27
2.5. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MIASTA MŁAWA	28
2.5.1. UKŁAD SIECI DROGOWEJ I KOLEJOWEJ	28
2.5.2. TRANSPORT PUBLICZNY	32
2.5.3. TRANSPORT ROWEROWY	37
2.5.4. POLITYKA PARKINGOWA	39
2.5.5. RUCH PIESZY	40
2.5.5.1. MOBILNOŚĆ OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ.....	40
2.5.6. TRANSPORT TOWARÓW.....	41
2.5.7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	46
2.5.8. INWENTARYZACJA GENERATORÓW RUCHU	47
2.6. ANALIZA SWOT SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MIASTA MŁAWA	52
3. ANALIZA GRUP INTERESARIUSZY I OBSZARÓW ICH ZAINTERESOWAŃ	56
4. ROZWÓJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W MIEŚCIE MŁAWA	58
4.1. ISTOTA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI	58
4.2. ZASADY REALIZACJI POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI.....	59
5. PLAN DZIAŁANIA	60
5.1. INFORMACJE PODSTAWOWE	60
5.1.1. CELE I KIERUNKI INTERWENCJI PLANU MOBILNOŚCI	60
5.1.2. ZADANIA INWESTYCYJNE WYNIKAJĄCE Z KIERUNKÓW INTERWENCJI PLANU MOBILNOŚCI.....	61
5.2. TRANSPORT PUBLICZNY	65

5.3.	TRANSPORT SAMOCHODOWY I POLITYKA PARKINGOWA	66
5.4.	ROZWÓJ STREF RUCHU PIESZEGO.....	71
5.5.	KONCEPCJA ROZWOJU TRANSPORTU ROWEROWEGO	73
5.6.	ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ I TRANSPORT TOWARÓW	77
5.7.	INWESTYCJE STRUKTURALNE.....	82
5.8.	INWESTYCJE PRIORYTETOWE	83
5.9.	INWESTYCJE UZUPEŁNIAJĄCE	86
6.	SYSTEM WDRAŻANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ.....	88
7.	STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM	90
8.	KONSULTACJE SPOŁECZNE	91
9.	ZAŁĄCZNIKI	92
9.1.	INWENTARYZACJA PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ.....	92
9.2.	INWENTARYZACJA DRÓG, CHODNIKÓW I MIEJSC PARKINGOWYCH.....	99
9.3.	INWENTARYZACJA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH	128
9.4.	PROGNOZA DEMOGRAFICZNA	129
9.5.	ANALIZA BADAŃ ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW MIASTA MŁAWA I PRACOWNIKÓW PRZEDSIĘBIORSTW... 134	
9.5.1.	METODOLOGIA BADAŃ.....	134
9.5.2.	WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH.....	137
9.5.3.	WYCIĄG Z BADAŃ ANKIETOWYCH DLA WYBRANYCH GRUP MIESZKAŃCÓW	145
9.6.	NATĘŻENIE RUCHU GENEROWANEGO W SĄSIEDZTWIE OBIEKTÓW WIELKOPOWIERZCHNIOWYCH	148

1. WPROWADZENIE

1.1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Dokument został przygotowany zgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumencie Komisji Europejskiej COM(2013) 913 z dnia 17.12.2013 r. pt. „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”, stanowiącym załącznik nr 1 do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”.

Istotnym celem niniejszego dokumentu jest zapewnienie miastu Mława mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu, takich jak transport rowerowy i pieszy, przy zachowaniu odpowiednich wymogów w zakresie ochrony środowiska.

Rozsądnie prowadzona polityka mobilności w mieście powinna docelowo przynieść następujące korzyści:

- zmniejszenie emisji CO₂,
- ograniczenie zjawiska zatłoczenia na drogach,
- wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej, poprawa bezpieczeństwa jakości życia mieszkańców, zmniejszenie natężenia ruchu w centrum,
- rozwój przestrzeni publicznych w mieście.

ZAKRES MERYTORYCZNY

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Mława składa się z:

1. części diagnostycznej, opisującej stan mobilności oraz tło społeczno-gospodarcze w mieście Mława,
2. analizy SWOT, określającej mocne i słabe strony, szanse oraz zagrożenia dla rozwoju mobilności w mieście Mława,
3. części zawierającej wskazania projektowe realizujących zagadnienia zrównoważonej mobilności w mieście Mława,
4. analizy strategicznej systemu transportowego,
5. analizy zaproponowanych inwestycji w kontekście istniejących dokumentów planistycznych,
6. systemu wdrażania i monitorowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Struktura dokumentu jest adekwatna do generalnych celów niniejszego dokumentu, który ma przede wszystkim na celu zdiagnozowanie mobilności w mieście Mława, wyciągnięcie wniosków z analiz oraz wskazania działań, które powinny zostać wykonane celem rozwoju zrównoważonej mobilności w mieście, z uwzględnieniem sposobu realizacji i monitorowania tych działań.

1.2. PODSTAWA FORMALNO PRAWNA

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są istotnym instrumentem urzeczywistniania celów europejskiej polityki transportowej. Mają one przyczyniać się do poprawy dostępności

obszarów miejskich, zapewnienia wysokiej jakości transportu publicznego oraz kreowania zrównoważonej mobilności.

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest wyrazem strategicznego definiowania zagadnień rozwojowych miasta. Koncepcja zrównoważonej mobilności miejskiej swoim zasięgiem obejmuje: transport, logistykę miejską, planowanie przestrzenne, efektywności energetyczną i ochronę środowiska.

Na poziomie europejskim do najważniejszych uwarunkowań strategicznych determinujących planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej zalicza się:

- politykę klimatyczną;
- zagadnienia demograficzne (w 2060 r. 30% mieszkańców będzie miało 65 lat lub więcej);
- migrację i wewnętrzną mobilność;
- dalszy rozwój miast o zróżnicowanej morfologii (idea miasta „kompaktowego” versus miasta „rozlanego”);
- reorientację polityki unijnej z regionów na obszary miejskie;
- wsparcie dla niezmotoryzowanych oraz niskoemisyjnych środków transportu w miastach;
- niestabilność polityczną;
- niestabilność ekonomiczną;
- zmienność cen paliw kopalnych;
- koncepcję „smart city” i nacisk na działania wspierające innowacyjność.

W kontekście planowania zrównoważonej mobilności szczególnego znaczenia nabiera orientacja na poprawę jakości życia na obszarach zurbanizowanych. Spełnienie go nie jest możliwe przy ograniczeniu działań jedynie do transportu i wymaga uwzględnienia szerokiego spektrum zagadnień, obejmujących m.in. planowanie przestrzenne, kwestie społeczne i poszukiwanie optimum między koniecznością rozwoju gospodarczego a ochroną zasobów przyrodniczych oraz kulturalnych.

Polityka transportowa państw Europy Zachodniej jest zgodna z zasadami zrównoważonego transportu zbiorowego. Kraje zachodnie wprowadzają znaczące ograniczenia dla pojazdów komunikacji indywidualnej jednocześnie nadając priorytet komunikacji zbiorowej. W miastach z ruchu komunikacji indywidualnej coraz częściej wyłączane są centra, a w strefach do nich przyległych wprowadzane są znaczące ograniczenia ruchu samochodowego poprzez wprowadzanie różnego rodzaju ograniczeń, np. związanych z emisją spalin. Mobilność mieszkańców zapewnia integracja transportu zbiorowego na wszystkich szczeblach – miejskim, regionalnym i krajowym. W krajach zachodnich oprócz regulacji prawnych dużą wagę przykładają się do edukacji i uświadamiania na temat założeń zrównoważonego rozwoju transportu.

W nawiązaniu do istniejących problemów mobilności w centrach miast, na poziomie europejskim wprowadzono odpowiednie regulacje prawne i zarządzenia. Jest to istotny problem gdyż prowadzi do pogorszenia jakości życia oraz niesie ze sobą ogromne koszty ekonomiczne i środowiskowe. Jego rozwiązanie odbiłoby się pozytywnymi skutkami na wielu płaszczyznach.

Komisja Europejska po raz pierwszy nawiązała do zagadnienia miejskiej mobilności już w 1995 roku. Następnie kolejno w 2001 i 2007 roku powstały dokumenty nazywane Białą i Zieloną Księgą. Na podstawie konsultacji, w 2009 roku wprowadzono dokument nazywany „Planem działania na rzecz mobilności w miastach” („Action plan on urban mobility”).

Najważniejszym, ze względu na stworzony plan, jest zestaw dokumentów z 2013 roku nazywany „Zestawem mobilności miejskiej” („Urban mobility package”); zawiera on załącznik, który dokładnie rozwija zagadnienie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (Sustainable urban mobility plans). Sformułowano w nim główny cel planów mobilności:

„Głównym celem planu mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju jest zwiększenie dostępności obszarów miejskich oraz zapewnienie wysokiej jakości mobilności i transportu zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących dojazd do obszaru miejskiego, przejazd przez ten obszar, jak również przemieszczanie się w jego obrębie. Dotyczy to bardziej potrzeb „funkcjonującego miasta” i jego obrzeży niż obszaru miejskiego jako jednostki podziału administracyjnego.”

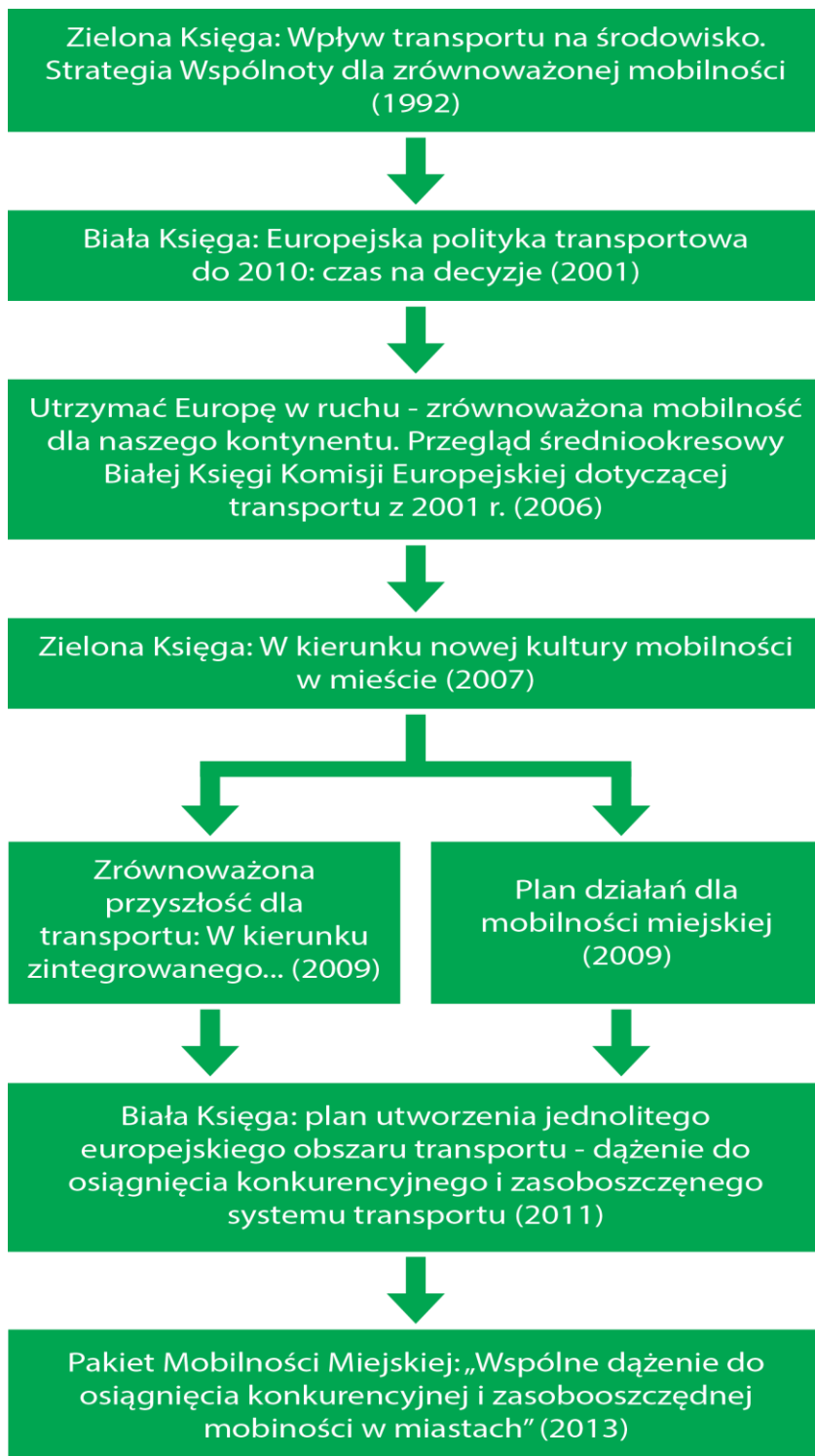
Pakiet mobilności miejskiej, przyjęty w grudniu 2013 r., stanowi wyraz wsparcia dla miast w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością.

Wskazane zostały szczególnie obszary wymagające koordynacji działań sektora publicznego i prywatnego. Są nimi:

- logistyka miejska
- inteligentne regulacje dotyczące dostępu do miast i systemy opłat drogowych;
- skoordynowane stosowanie miejskich inteligentnych systemów transportowych;
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach.

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 pn. Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach określa ramy merytoryczne i strukturę planu zrównoważonej mobilności miejskiej. W szczególności powinien on obejmować transport publiczny, transport niemotoryzowany, intermodalność (rozumianą jako ściślejszą integrację różnych rodzajów transportu), bezpieczeństwo ruchodrogowego w miastach, transport drogowy (upłynnianie i spowalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej), logistykę miejską, zarządzanie mobilnością (działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności) i inteligentne systemy transportowe.

Rysunek 1. Obszary działań najważniejszych dokumentów europejskich odnoszących się do zrównoważonej mobilności



Źródło: opracowanie własne

Krajowy wymiar planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w Polsce został sformalizowany de facto przyjęciem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w 2010 r.. Ustawa ta wprowadziła m.in. obowiązek uchwalenia planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla miast liczących więcej niż 80 tys. Mieszkańców. Większość miast spełniających to kryterium

demograficzne opracowała i uchwaliła takie plany, które jednak w zdecydowanej większości obejmują kwestie transportu publicznego, pozostawiając innym dokumentom zagadnienia transportu indywidualnego. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej jest zagadnieniem kompleksowym, znacznie wykraczającym poza sferę transportu.

Na poziomie krajowym do najważniejszych uwarunkowań strategicznych determinujących planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w Polsce zalicza się:

- procesy metropolizacji największych obszarów miejskich;
- utrzymanie trendu wzrostowego motoryzacji indywidualnej przy jednoczesnym osłabieniu dynamiki jego wzrostu;
- rozpoczęcie wdrażania kompleksowej polityki mobilności miejskiej w wybranych miastach;
- wciąż wysoki (w porównaniu do większości miast Europy Zachodniej) udział transportu publicznego w podziale zadań przewozowych;
- dynamiczne przekształcenia miejskich struktur osadniczych z silnie zarysowanym zjawiskiem suburbanizacji;
- procesy rewitalizacji centralnych obszarów miasta;
- niski bądź średni poziom integracji poszczególnych podsystemów transportu publicznego (transport komunalny, transport kolejowy, krajowa komunikacja autobusowa);
- oderwanie zagadnień planowania przestrzennego od transportu i mobilności;
- brak koordynacji w planowaniu przestrzennym obszarów metropolitalnych.

Umowa Partnerstwa – będąca dokumentem określającym kierunki interwencji Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa w latach 2014–2020 (jej instrumentem są m.in. regionalne programy operacyjne) – w jednym z priorytetów interwencji wskazuje na rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej. W związku z powyższym możliwość współfinansowania inwestycji ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach regionalnych programów operacyjnych została powiązana z przygotowaniem przez samorzządy dokumentów zawierających odniesienia do kwestii równoważenia systemów transportu w miastach.

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi logiczne dopełnienie europejskiej polityki adresowanej do obszarów miejskich i stopniowo zyskuje na znaczeniu. Komisja Europejska zaleca wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej, wskazując na ich zakres merytoryczny, uwzględniający, w sposób kompleksowy, wszystkie formy przemieszczeń oraz integrację i optymalizację systemu transportu w mieście.

1.3. POWIĄZANIA Z INNYMI DOKUMENTAMI

Niniejszy plan został sporządzony zgodnie i w oparciu o dokument Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Dokument zachowuje spójność z dokumentami szczebla europejskiego.

Istota planów zrównoważonej mobilności miejskiej wywodzi się między innymi z komunikatu Komisji Europejskiej z dnia 20 września 2009 r. pt. Plan działania na rzecz mobilności w miastach. Zawiera on dwadzieścia proponowanych działań, mających zachęcić i wspomóc władze szczebla centralnego, regionalnego i lokalnego w osiąganiu ich celów w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Przedsięwzięcia te były uruchamiane przez kolejne trzy lata, aż do roku 2012 i obejmowały:

- szybsze wprowadzanie planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- usprawnienie informacji o transporcie;
- dostęp do zielonych stref;
- projekty badawcze i demonstracyjne dotyczące pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych;
- przewodnik internetowy na temat ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów;
- wymiana informacji na temat systemów opłat miejskich;
- optymalizacja istniejących źródeł finansowania;
- powołanie centrum monitorowania mobilnością w miastach;
- transport sprzyjający zdrowemu środowisku miejskiemu;
- platforma ds. praw pasażerów w miejskim transporcie publicznym;
- kampania na temat zachowań sprzyjających mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- energooszczędne prowadzenie pojazdów jako element szkolenia kierowców;
- analiza potrzeb w zakresie przyszłego finansowania;
- poprawa jakości danych i statystyk;
- udział w międzynarodowym dialogu i wymianie informacji;
- mobilność w miastach zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju a polityka regionalna;
- poprawa dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi;
- badanie na temat miejskich aspektów internalizacji kosztów zewnętrznych;
- transport towarowy w miastach;
- inteligentne systemy transportu (ITS) służące mobilności w miastach.

Biała Księga Transportu jest wydanym w 2011 roku dokumentem Komisji Europejskiej, traktującym o przyszłości systemu transportowego Unii Europejskiej, przedstawiając strategię w perspektywie dekady. Stanowi on element strategii „Europa 2020”. Podkreśla konieczność takiego kształtowania rozwoju transportu, aby konsumpcja energii z tego sektora była ograniczona i ekologicznie zużywana, jednocześnie korzystając z nowoczesnej infrastruktury i łagodząc obciążenie środowiska, a także zmniejszając zużycie zasobów naturalnych. System transportu powinien być konkurencyjny i zrównoważony, a składa się on z trzech głównych sektorów: transportu na średnie odległości, dalekie odległości i transportu miejskiego. Wizja w zakresie ekologicznego transportu miejskiego i dojazdów do pracy odnosi się do obecnych problemów, jakie generuje transport na obszarach zurbanizowanych, przyczyniający się do pogorszenia jakości powietrza, wzrostu hałasu, a także obejmujący większość wypadków drogowych w transporcie ogółem. Wobec tych wyzwań Komisja Europejska wskazuje konieczność podjęcia szeregu działań naprawczych jakimi są:

- stopniowa eliminacja pojazdów stosujących niehybrydowe silniki spalinowe,
- zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego i podnoszenie jego popularności,
- zarządzanie zapotrzebowaniem i zagospodarowanie przestrzenne, prowadzące do ograniczenia ruchu,
- tworzenie lepszych warunków (ułatwianie) do codziennej komunikacji pieszej i rowerowej, ○ stosowanie mniejszych, lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich,
- wprowadzenie opłat drogowych i zniesienie nierównego opodatkowania,
- usprawnienie współpracy między transportem towarów na duże odległości a transportem na ostatnich kilometrach,
- stosowanie inteligentnych systemów transportowych.

Biała Księga Transportu zawiera 10 celów, dzięki którym system transportu będzie konkurencyjny i zasobooszczędny. Wśród nich znajdują się następujące cele związane z mobilnością w miastach:

- zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.;
- Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym;
- Przejście na pełne zastosowanie zadań „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowania sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.
- Jako element strategii osiągnięcia nakreślonej wizji odnoszącej się do zrównoważonej mobilności miejskiej należy skonsolidować działania w zakresie: planowania przestrzennego, systemów cen, wydajnych usług transportu publicznego, infrastruktury dla niezmotoryzowanych środków transportu i ładowania ekologicznych pojazdów/ uzupełniania paliwa. W odniesieniu do miast powyżej pewnej wielkości zalecane jest opracowywanie planów mobilności miejskiej.

Załącznikiem do Białej Księgi Transportu jest wykaz inicjatyw, dotyczących zintegrowanej mobilności w miastach: plany mobilności miejskiej, unijne ramy opłat drogowych w miastach i strategia w zakresie niemal bezemisyjnej logistyki miejskiej na rok 2030.

Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju jest załącznikiem do komunikatu Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach*. Wyżej wymieniony komunikat zawiera koncepcję dotyczącą opracowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w postaci zasad przewodnich do planowania mobilności w mieście.

Elementami koncepcji są:

1. Cele,
2. Perspektywy długoterminowe i jasny plan wdrażania,
3. Ocena bieżących i przyszłych wyników,
4. Wyważony i zintegrowany rozwój wszystkich rodzajów transportu,
5. Integracja horyzontalna i wertykalna,
6. Podejście partycypacyjne,
7. Monitorowanie, przeglądy i sprawozdawczość,
8. Zapewnienie jakości.

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej powinien obejmować następujące zagadnienia:

- transport publiczny,
- transport niezmotoryzowany,
- intermodalność,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach,
- transport drogowy,
- logistyka miejska,
- zarządzanie mobilnością,
- inteligentne systemy transportowe.

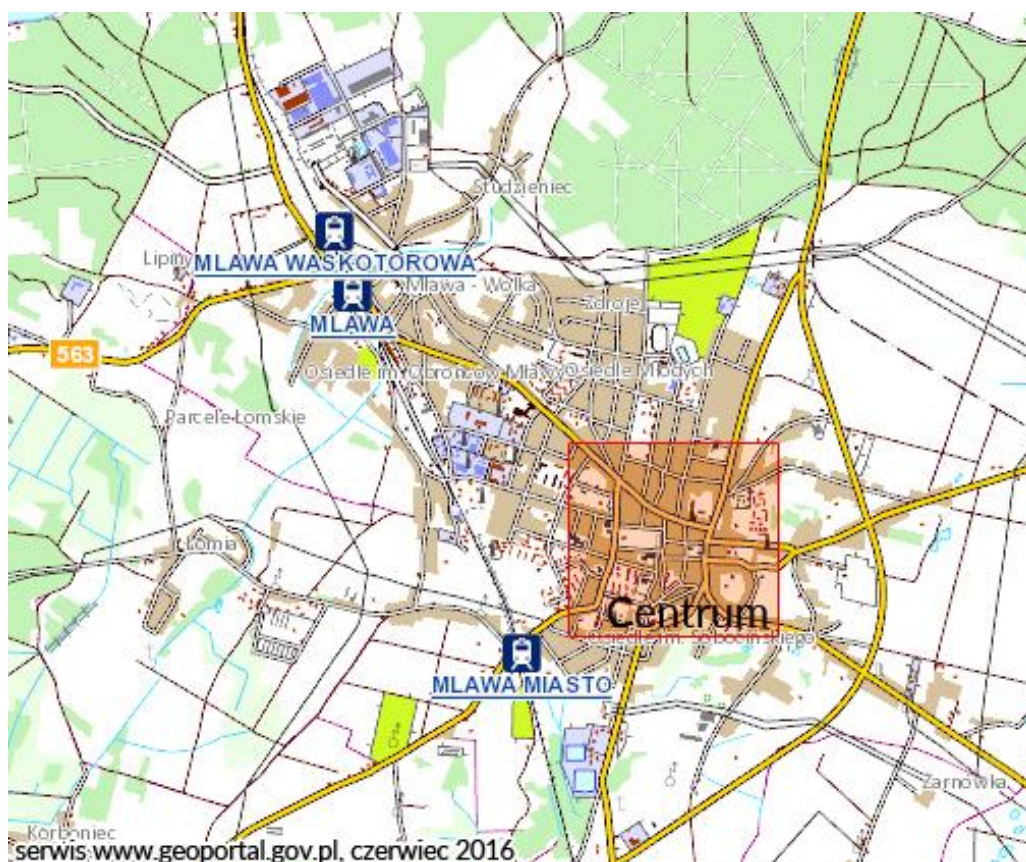
2. DIAGNOZA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI NA TERENIE MIASTA MŁAWA

2.1. PODSTAWOWE DANE O MIEŚCIE MŁAWA

Mława - miasto i gmina miejska usytuowana w północnej części województwa mazowieckiego przy granicy z województwem warmińsko-mazurskim. W aspekcie geograficznym przynależy do północno – wschodniej części makroregionu Nizin Środkowopolskich, w skład których wchodzi między innymi Wzniesienia Mławskie, na których położona jest Mława.

Graniczy z gminami: Iłowo Osada, Szydłowo, Wiśniewo, Lipowiec Kościelny i Wieczfnia Kościelna.

Mapa 1. Miasto Mława



źródło: www.geoportal.gov.pl

Miasto Mława na mocy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 września 2001 roku (z późniejszą zmianą) od dnia 1 stycznia 2004 roku zmieniło granice administracyjne na skutek przyłączenia terenów dwóch sołectw gminy Iłowo-Osada Piekiełka i Krajewa znajdujących się w jej południowo - wschodniej części. Powierzchnia miasta powiększyła się o ponad 1000 hektarów.

Obszar miasta Mława obejmuje teren 34,86 km², co stanowi 0,1% powierzchni województwa mazowieckiego z liczbą mieszkańców 30 968 (dane wg. GUS na dzień 31.12.2014 r.). Na jednego mieszkańca przypada 1 130 m² powierzchni, co daje gęstość zaludnienia na poziomie 890 osób/km².

Mława będąc stolicą powiatu stanowi centrum administracyjne, gospodarcze i kulturalne tego obszaru. Jest też znaczącym ośrodkiem przemysłowym północnego Mazowsza.

Miasto jest ważnym węzłem komunikacji drogowej i kolejowej łączącej Warszawę z północną Polską.

Mława jest miastem położonym na północnym Mazowszu, przy trasie międzynarodowej nr 7, łączącej Warszawę z północną Polską, w odległości 130 km od Warszawy.

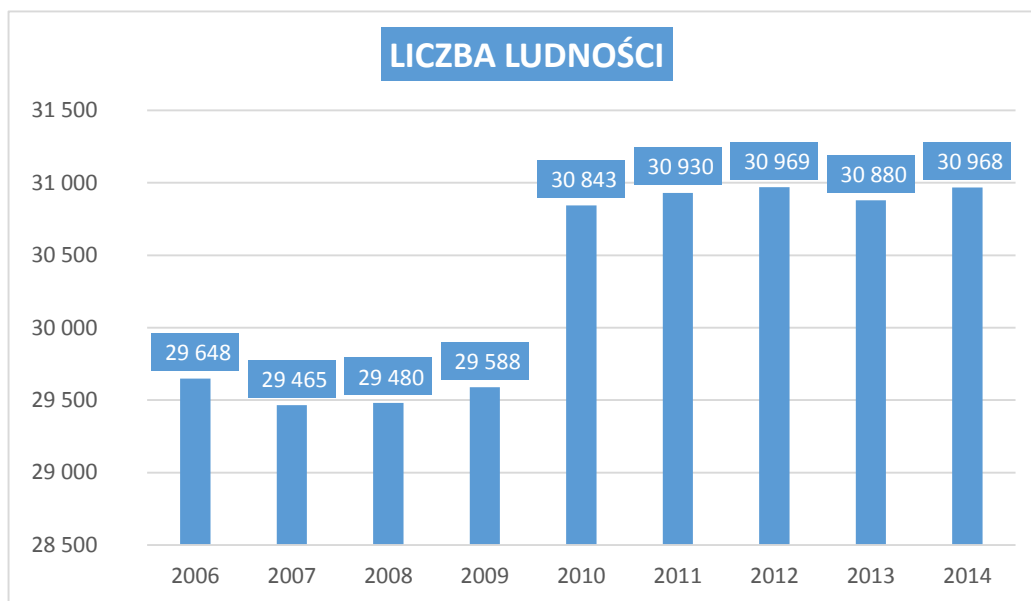
Przez miasto przebiega linia kolejowa łącząca Warszawę z Olsztynem i Gdańskiem.

2.2. CHARAKTERYSTYKA SPOŁECZNO-GOSPODARCZA

2.2.1. LICZBA LUDNOŚCI I GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Mława zamieszkała jest przez 30 968 mieszkańców (wg GUS stan na 31 grudzień 2014 r.) co stanowi 41,91% ludności powiatu mławskiego i 0,58% ludności województwa mazowieckiego, gęstość zaludnienia wynosi 890 osób/km².

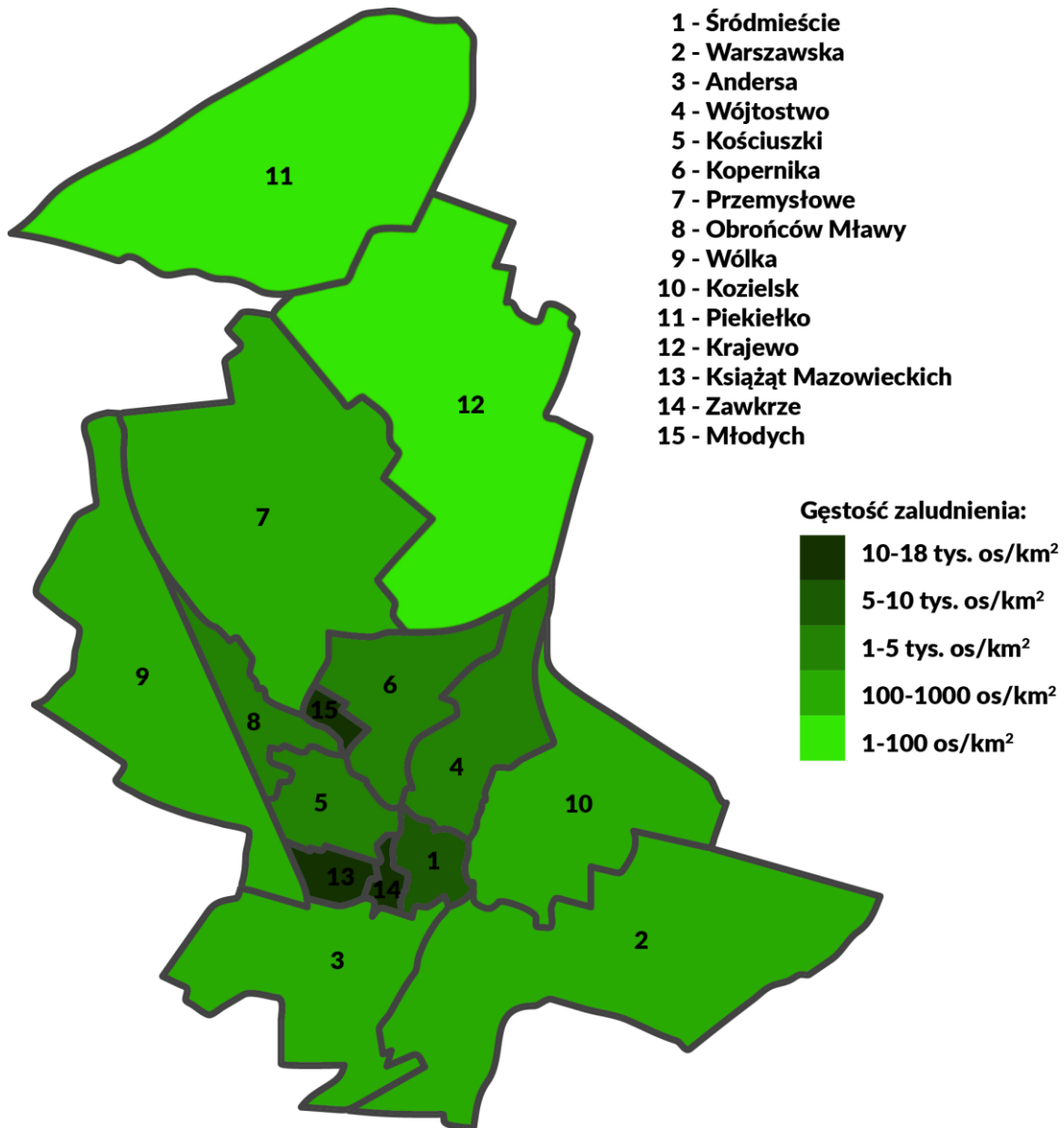
Wykres 1. Ludność Miasta Mława



Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Liczba mieszkańców Miasta utrzymuje się na stabilnym poziomie około 30 tys. mieszkańców od 2006 roku. Niekorzystne są natomiast zmiany w strukturze populacji co przedstawia poniższy wykres. Utrzymująca się tendencja zmian struktury demograficznej mieszkańców – spadku liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym z jednoczesnym wzrostem udziału mieszkańców w wieku poprodukcyjnym, przy niezminiającej się liczbie mieszkańców ogółem stanowi ć będzie w przyszłości problem dla rozwoju miasta.

Mapa 2. Gęstość zaludnienia na tle rozkładu przestrzennego osiedli



źródło: opracowanie własne

2.2.2. STRUKTURA FUNKCJONALNA LUDNOŚCI

Populacja miasta jest stosunkowo młoda - średni wiek mieszkańców wynosi 39,3 lat i jest nieznacznie mniejszy od średniego wieku mieszkańców województwa mazowieckiego oraz mniejszy od średniego wieku mieszkańców całej Polski. W konsekwencji pozwoli to długoterminowo w sposób naturalny utrzymać stabilny odsetek osób w wieku produkcyjnym.

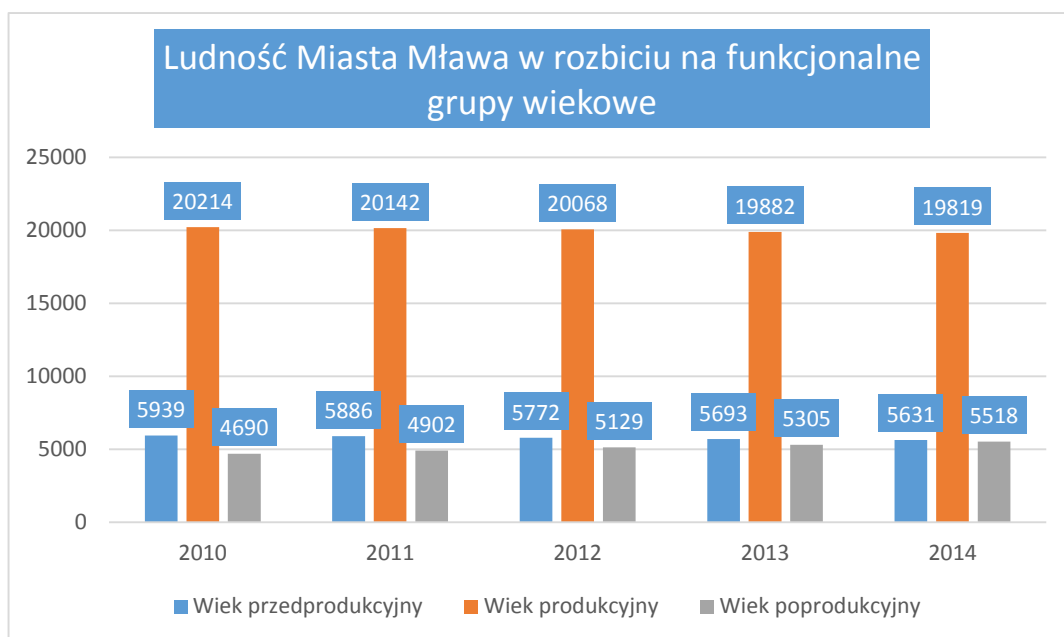
Tabela 1. Wiek mieszkańców Miasta Mława (dane na dzień 31.12.2014 r.)

Jednostka	średni wiek mieszkańców
Miasto Mława	39,3 lat
województwo mazowieckie	40,6 lat
Polska*	40,6 lat

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

*kobiety (średnia wieku 41,4 lata), mężczyźni (średnia wieku 37,4 lata)

Wykres 2. Ludność Miasta Mława w rozbiciu na funkcjonalne grupy wiekowe



źródło: Opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Analiza struktury ludności miasta wykazuje zdecydowaną dominację osób w wieku produkcyjnym, która w roku 2010 stanowiła 66% ogółu mieszkańców, przy równoczesnym spadku jej ilości, do 64% w 2014 r. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym stanowiła 19,3%, natomiast w wieku poprodukcyjnym – 15,2%. Odpowiednio te wielkości w roku 2014 wynosiły 18,2% i 17,8%. Oznacza to systematyczny spadek ludności w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym przy wzroście ludności w wieku poprodukcyjnym. Świadczy to o demograficznym starzeniu się społeczeństwa.

Do czynników mających największy wpływ na sytuację demograficzną danej społeczności należy ruch migracyjny oraz ruch naturalny.

Tabela 2. Wskaźniki demograficzne miasta Mława na tle powiatu mławskiego

Wskaźnik	2010	2011	2012	2013	2014
Pracujący (na 1000 ludności)	340	346	360	349	344
<i>w powiecie mławskim</i>	194	197	200	198	203
Osoby w wieku przedprodukcyjnym w tys.	5 939	5 886	5 772	5 693	5 631
<i>w powiecie mławskim</i>	15 578	15 273	14 847	14 504	14 191
Osoby w wieku produkcyjnym w tys.	20 214	20 142	20 068	19 882	19 819
<i>w powiecie mławskim</i>	47 123	46 953	46 826	46 595	46 506
Osoby w wieku poprodukcyjnym w tys.	4 690	4 431	5 129	5 305	5 518
<i>w powiecie mławskim</i>	12 244	4 902	12 747	12 943	13 190
Szacunkowa stopa bezrobocia rejestrowanego w %	15,1%	13,5%	15,4%	16,0%	12,8%
<i>w powiecie mławskim</i>	14,1%	12,8%	15,1%	15,8%	12,7%
Przyrost naturalny (na 1000 ludności)	2,5	2,3	1,5	-1,0	0,2
<i>w powiecie mławskim</i>	0,2	-0,6	-1,4	-2,4	-1,5

Współczynnik osób w wieku przedprodukcyjnym utrzymuje się na stabilnym poziomie pomimo niewielkiego spadku. Sytuacja w tym względzie jest lepsza niż w powiecie, gdzie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym roku do roku wykazuje tendencję malejącą. Niepokoić może natomiast malejący współczynnik osób w wieku produkcyjnym. Na przestrzeni czterech analizowanych lat 2010-2014 liczba osób w wieku produkcyjnym zmniejszyła się o około 395 osób. Podobną tendencję widać także w powiecie. W przypadku osób w wieku poprodukcyjnym widać tendencję rosnącą tego wskaźnika. Jest to tendencja charakterystyczna nie tylko dla Mławy, powiatu mławskiego ale też dla całego kraju.

Stopa bezrobocia kształtuje się na poziomie ponad 12,8%, gdzie w województwie mazowieckim jest na poziomie 11,8%.

Tabela 3. Migracje na pobyt stały w latach 2010– 2014 w mieście Mława

Zmienna	2010	2011	2012	2013	2014
saldo migracji	18	16	-14	-68	5
saldo migracji wewnętrznych*	11	10	-12	-69	1
zameldowania w ruchu wewnętrznym**	345	346	311	322	332
wymeldowania w ruchu wewnętrznym	334	336	323	391	331
saldo migracji zagranicznych	7	6	-2	1	4
zameldowania z zagranicy	7	6	5	2	4
wymeldowania za granicę	0	0	7	1	0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

*migracja wewnętrzna oznacza przemieszczanie się ludności w granicach danego kraju

**migracje zewnętrzne – wyjeżdżanie za granicę oraz przyjeżdżanie z zagranicy

Migracja z definicji oznacza przemieszczanie się ludności w celu zmiany miejsca stałego pobytu lub okresowo, zarówno w granicach kraju, jak i poza granicami.

W przypadku migracji jej czynników nie można oddzielić od motywów czyli przyczyn migracji, choć wiadomo, że motywy mają wymiar indywidualny tj. dotyczą pojedynczych jednostek, natomiast czynniki dotyczą większych zbiorowości.

Najistotniejszymi czynnikami są czynniki ekonomiczne, które są kołem napędowym migracji (są to głównie: bezrobocie, brak perspektyw zawodowych i mieszkaniowych, otwieranie się europejskich rynków pracy, procesy globalizacji).

Liczba zameldowań wewnętrznych utrzymuje się na relatywnie stabilnym poziomie, wahania w tym zakresie nie przekraczają +/- 50 osób, tym samym za kierunek trendu odpowiedzialne są migracje wewnętrzne. Ujemne saldo migracyjne jest niewątpliwie tendencją niekorzystną, zwłaszcza jeśli przyjąć, że migracja taka z natury rzeczy dotyczy głównie osób w wieku przed i produkcyjnym. Takie ruchy migracyjne uznać można za naturalną mobilność społeczną do większych ośrodków miejskich. W roku 2012 saldo migracji wynosiło – 14, natomiast rok 2013 odnotował saldo migracyjne na poziomie -68 na co niewątpliwie miała wpływ migracja – wymeldowania w ruchu wewnętrznym.

CHARAKTERYSTYKA SPEŁECZNO-GOSPODARCZA

W Mławie funkcjonuje 2996 tys. podmiotów gospodarczych (stan na koniec 2014 roku). W 2014 roku było 10 638 osób pracujących, które stanowiły 34,35 % ogółu mieszkańców (jest to 53,68 % osób w wieku produkcyjnym). 50,9% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 49,1% mężczyźni.

Mława jest znaczącym ośrodkiem przemysłowym północnej części Mazowsza. Najsilniejszą gałęzią gospodarki miasta jest przemysł elektroniczny, a także obuwniczy, budowlany oraz przetwórstwo spożywcze (szczególnie mięsne).

Tabela 4. Struktura zatrudnienia w Mławie w 2014 roku

WYSZCZEGÓLNIENIE	Pracujący ogółem	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Handel; naprawa pojazdów samochodowych; transport i gospodarka magazynowa; zakwaterowanie i gastronomia; informacja i komunikacja	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa; obsługa rynku nieruchomości oraz pozostałe usługi
MŁAWA	10 638	84	5 540	1 662	3 352

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

0,27% aktywnych zawodowo mieszkańców Mławy pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 17,89% w przemyśle i budownictwie, a 5,37 % w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja) oraz 10,82 % pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

Najwyższe zatrudnienie w Mławie 17,89 % jest w działalności skategoryzowanej jako przemysł i budownictwo.

Tabela 5. Podmioty gospodarcze wg. grup rodzajów działalności PKD 2007 na przestrzeni 10 lat

	2004	2009	2010	2011	2012	2013	2014	dynamika
ogółem	2571	2925	3053	2895	2902	2957	2996	16,5%
sektor rolniczy, leśniczy, łowiecki, rybactwo	176	83	89	91	84	79	64	-63,6%

sektor przemysłowy i budowlany	537	580	612	580	568	576	576	7,3%
pozostała działalność (w tym osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą)	1858	2262	2352	2224	2250	2303	2356	26,8%

źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Analizując strukturę podmiotów gospodarczych w Mławie dominuje sektor prywatny – spółki prawa handlowego i spółki cywilne, natomiast najwyższa jest liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą.

Tendencja do prowadzenia indywidualnej działalności gospodarczej jest ważnym przejawem przedsiębiorczości. Ta najprostsza forma organizacyjnoprawna charakterystyczna jest raczej dla podmiotów małych i mikro. Jest też wciąż najbardziej popularnym rozwiązaniem w gospodarce. Im większa część społeczeństwa jest skłonna do uruchomienia tego typu aktywności gospodarczej, tym lepsza kondycja lokalnego rynku pracy. Po pierwsze, samozatrudnienie ogranicza poziom bezrobocia. Po drugie, część przedsiębiorców tworzy także miejsca pracy dla innych osób.

Sytuacja gospodarcza przekłada się bezpośrednio na lokalny rynek pracy – zarówno na poziomie wynagrodzenia, jak i bezrobocia czy wielkość zatrudnienia. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Mławie wynosi 2 929,91 PLN, co odpowiada 73,20% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce.

Największymi zakładami pracy w Mławie są:

- DONG-YANG Sp. z o.o.
- FINE ALTECH Sp.z o.o.
- LG Electronics w Mławie Sp. z o. o.
- KORMEX OIL Sp. z o.o., Mława ul. Napoleńska 100
- Poczta Polska S.A. w Mławie
- WIPASZ S.A. Wadąg 9, 10-373 Olsztyn Zakład Drobiarski w Mławie przy ul. Instalatorów 2
- Powiatowa Komenda Policji w Mławie
- Produkcja Obuwia Eksbut w Mławie
- Mobilis Group ul. St. Roweckiego „Grotą” 12 w Mławie
- Przedsiębiorstwo Robót Drogowo Inżynieryjnych w Mławie
- Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Mławie
- Spółdzielnia mieszkaniowa Lokatorsko - Własnościowa „Zawkrze” w Mławie

- Ssang Geum Sp. z o.o. w Mławie
- XL Energy Marketing Sp. z o. o ul. Niegolewskiego 17 01-570 Warszawa Zakład Produkcyjnego w Mławie przy ul. Nowej 44
- FAST-FOL Gądomscy Sp. J. ul. Graniczna 1D 06-500 Mława
- „NOVAGO” Sp. z o. o. ul. Grzebskiego 10 06-500 Mławie
- Zakład Usług Wodnych dla Potrzeb Rolnictwa w Mławie

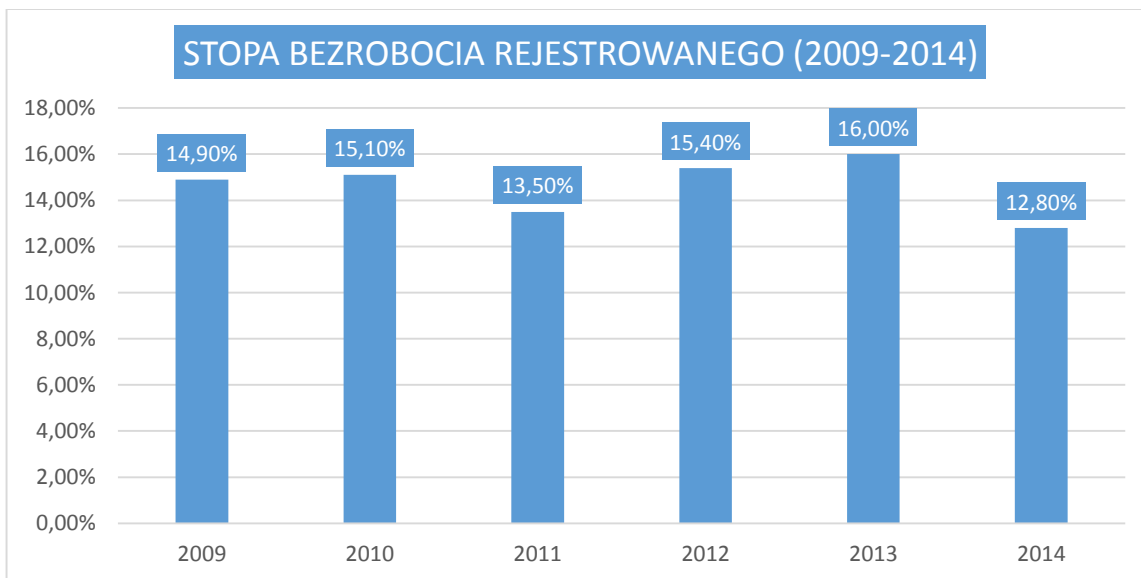
Na terenie miasta działa „Podstrefa Mława” Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Powierzchnia strefy na terenie Mławy wynosi 565,8 ha, są to grunty przeznaczone pod inwestycje.

2.2.3. BEZROBOCIE

Bezrobocie w Mławie wynosiło w 2014 roku 12,8% (13,0% wśród kobiet i 12,7% wśród mężczyzn). Jest to znacznie więcej od stopy bezrobocia dla województwa mazowieckiego oraz znacznie więcej od stopy bezrobocia dla całej Polski. W analizowanym okresie stopa bezrobocia jest na najniższym poziomie – w stosunku do roku 2013 nastąpił spadek o 3,2 %.

Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Mławy 1 055 osób wyjeżdża do pracy do innych miast, a 2 321 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi 1 266.

Wykres 3. Stopa bezrobocia rejestrowanego (2009-2014)



źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

*Bezrobocie rejestrowane definiuje się jako stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby ludności aktywnej ekonomicznie (zasobu siły roboczej danej populacji). Tak zdefiniowaną stopę bezrobocia rejestrowanego prezentujemy na tej stronie. Dane o bezrobociu na poziomie miast są szacowane w oparciu o stopę bezrobocia rejestrowanego dla powiatu oraz porównanie stosunku liczby bezrobotnych do ogółu ludności w wieku produkcyjnym w powiecie i mieście.

2.3. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ LUDNOŚCI W PODRÓŻACH ZWIĄZANYCH Z DOJAZDAMI DO PRACY

Analiza rozkładu przestrzennego ruchu w podróży mieszkańców Mławy możliwa była na podstawie badania „Dojazdy do pracy – NSP 2011”, które zrealizowane zostało na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011. Badanie zrealizowano dla ogółu pracujących na podstawie danych rejestrowych, pozyskanych przez statystykę publiczną. Co za tym idzie, badanie to pozwala na określenie kierunków przepływów związanych z pracą.

Inwentaryzacja udostępnionych danych pozwoliła na określenie liczby wykonywanych podróży zarówno mieszkańców Mławy, jak również innych osób, których miejscem pracy była Mława.

Przepływy podróży związanych z pracą przedstawiono w poniższych tabelach.

2.3.1. MIASTO MŁAWA JAKO MIEJSCE PRACY

Największy napływ osób do Mławy związanych z motywacją praca, występuję z Wiśniewa (16,19%), Lipowca Kościelnego (12,51%) oraz Iłowa-Osady (12,46%). Sporo osób dojeżdża do pracy do Mławy z Szydłowa, Działdowa, czy też Wieczfni Kościelnej. Łącznie do Mławy dojeżdża ponad 2000 osób, którzy pracują w tutejszych zakładach pracy.

Tabela 6. Macierz podróży (gmina pracy –Mława)

rozkład przestrzenny podróży gmina pracy - Mława	Mława	Udział%
Wiśniewo	326	16,19%
Lipowiec Kościelny	252	12,51%
Iłowo Osada	251	12,46%
Szydłowo	187	9,29%
Działdowo	159	7,89%
Wieczfnia Kościelna	156	7,75%
Stupsk	130	6,45%
Szreńsk	88	4,37%
Strzegowo	79	3,92%
Żuromin-miasto	43	2,14%

Radzanów	41	2,04%
Kluczbork-Osada	38	1,89%
Dzierzgowo	37	1,84%
Łława	34	1,69%
Ciechanów	27	1,34%
Żuromin-obszar wiejski	25	1,24%
Grudusk	23	1,14%
Lubowidz	20	0,99%
Janowiec Kościelny	18	0,89%
Nidzica-miasto	13	0,65%
Wiązów-obszar wiejski	13	0,65%
Kozłowo	11	0,55%
Lutocin	11	0,55%
M.St.Warszawa	11	0,55%
Olsztyn	11	0,55%
Regimin	10	0,50%
Łącznie	2014	100,00%

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

2.3.2. MIASTO MŁAWA JAKO MIEJSCE ZAMIESZKANIA

Blisko co trzeci mieszkaniec Mławy, który pracuje poza miastem, wykonuje podróże do m.st. Warszawa. Sporo osób (13,27%) dojeżdża do pracy w Wieczfnia Kościelnej. Co dziesiąta podróż zewnętrzna wykonywana jest do Szydłowa (9,65%). Ponad 1200 mieszkańców miasta pracują poza Mławą.

Tabela 7. Macierz podróży (gmina zamieszkania –Mława)

rozkład przestrzenny podróży gmina zamieszkania - Mława	Mława	Udział%
M. St. Warszawa	398	32,02%
Wieczfnia Kościelna	165	13,27%
Szydłowo	120	9,65%
Dywity	74	5,95%
Ciechanów	71	5,71%
Wiśniewo	61	4,91%
Stupsk	56	4,51%
Łomianki - miasto	53	4,26%
Lipowiec Kościelny	40	3,22%
Łowo Osada	26	2,09%
Działdowo	21	1,69%
Dzierzgowo	19	1,53%
Grodzisk Mazowiecki - obszar wiejski	18	1,45%
Przasnysz	18	1,45%
Gdynia	16	1,29%
Olsztyn	16	1,29%

Strzegowo	15	1,21%
Żuromin-miasto	13	1,05%
Szreńsk	12	0,97%
Raszyn	11	0,88%
Gdańsk	10	0,80%
Radzanów	10	0,80%
Łącznie	1243	100,00%

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

2.4. PODSUMOWANIE

Mława położona jest w północnej części województwa mazowieckiego i graniczy z województwem warmińsko-mazurskim. Graniczy z gminami: Iłowo Osada, Szydłowo, Wiśniewo, Lipowiec Kościelny i Wieczfnia Kościelna.

Od 2006 roku liczba ludności systematycznie rośnie, zwiększając się z 29 648 osób w 2006 roku do 30 968 osób na koniec 2014 roku¹.

Mława zlokalizowana jest na powierzchni 34,86 km², co stanowi 0,1% powierzchni województwa mazowieckiego. Na pojedynczego mieszkańca przypada 1 130 m², co przekłada się na gęstość zaludnienia na poziomie 890 osób/km².

Średni wiek mieszkańca Mławy wynosi 39,3 lat, co stanowi wynik niższy od średniej dla województwa (40,6 lat) oraz dla całego kraju (40,6 lat).

W Mławie notuje się 10 638 osób pracujących ogółem. Zdecydowana większość znajduje zatrudnienie w przemyśle i budownictwie. Spory odsetek pracuje też w sektorze finansowym/ubezpieczeniowym oraz pozostałych usługach. Niespełna 100 osób pracuje w rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie.

Ponadto odnotowuje się spadek stopy bezrobocia, która w 2014 roku wyniosła 12,80 %, podczas gdy w 2009 roku ten wskaźnik był wyższy o 2,1 pkt procentowego.

Na potrzeby opracowania wykonano analizę rozkładu przestrzennego ruchu mieszkańców miasta w podróżach związanych z motywacją pracą.

Największy napływ osób do Mławy związanych z motywacją pracą, występuję z Wiśniewa (16,19%), Lipowca Kościelnego (12,51%) oraz Iłowa-Osady (12,46%). Sporo osób dojeżdża do pracy do Mławy z Szydłowa, Działdowa, czy też Wieczfnia Kościelnej. Łącznie do Mławy dojeżdża ponad 2000 osób, którzy pracują w tutejszych zakładach pracy.

Blisko co trzeci mieszkaniec Mławy, który pracuje poza miastem, wykonuje podróże do m.st. Warszawa. Sporo osób (13,27%) dojeżdża do pracy w Wieczfnia Kościelnej. Co dziesiąta podróż zewnętrzna wykonywana jest do Szydłowa (9,65%). Ponad 1200 mieszkańców miasta pracuje poza Mławą.

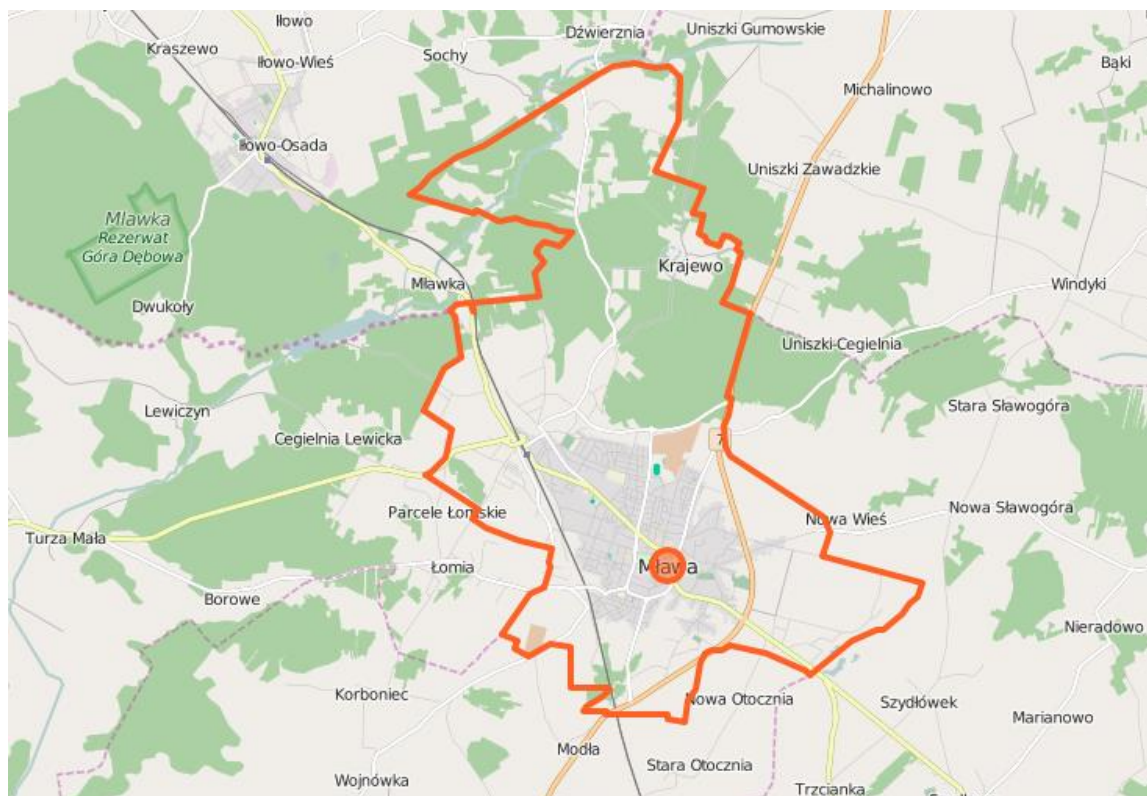
¹ Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

2.5. DIAGNOZA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MIASTA MŁAWA

2.5.1. UKŁAD SIECI DROGOWEJ I KOLEJOWEJ

Główny układ drogowo-kolejowy miasta stanowią droga krajowa nr 7, drogie wojewódzkie nr 544, 563 oraz linia kolejowa nr 9, będąca częścią magistrali E-67 Gdańsk-Wiedeń. Dworzec, na którym wykonywana jest obsługa pasażerska zlokalizowany jest północno-zachodniej części miasta. Miasto powiązane jest z Warszawą i Działdowem podmiejską komunikacją kolejową. Obsługę miasta w zakresie przewozów podmiejskich obok wymienionego wyżej dworca zapewnia przystanek Mława Miasto zlokalizowany w sąsiedztwie centrum Mławy.

Mapa 3. Mława na tle układu drogowo-kolejowego



źródło: Openstreetmap

Droga krajowa nr 7 biegnie przez wschodnią część miasta i obsługuje ruch, który cięży w kierunku Gdańska oraz Olsztyna. Na obszarze miasta odcinek ten stanowi 6 km. Z kolei drogi wojewódzkie nr 544 oraz 563 prowadzą ruch odpowiednio z Działdowa w kierunku Przasnysza, Ciechanowa, Ostrołki (544) oraz w kierunku Żuromina (563). Drogi wojewódzkie stanowią 9,3 km na terenie obszaru miasta. Uzupełnieniem opisanej sieci jest sieć dróg powiatowych, których długość na terenie miasta stanowi 26 km oraz sieć dróg miejskich, których długość wynosi 70 km.

Ulicę główną ruchu przyspieszonego stanowi droga nr 7 przebiegająca przez miasto.

Podstawową osią układu ulic głównych przebiegająca przez centrum miasta stanowi ciąg ulic położony na przebiegu drogi nr 544: Gdyńska, Piłsudskiego, Żwirki, Podlewskiego (część), Warszawska. Układ ten uzupełniają promieniście biegnące ulice: Żuromińska, Padlewskiego, Grzebskiego, Płocka.

Układ ulic zbiorczych łączy poszczególne rejony zagospodarowania przestrzennego i wyprowadza ruch na układ dróg głównych.

Szczególnie istotna jest rola powiązania centrum miasta poprzez ciąg ulic: Lelewela, Sienkiewicza, Powstańców Styczniowych, jak również powiązania dzielnic mieszkaniowych miasta z dzielnicą przemysłową wzdłuż ulic: Napoleońska, Nowa. Sieć uliczna uzupełnia układ ulic lokalnych z których część zbiera ruch z większych i bardziej rozwiniętych terenów. Problemem są przekroje uliczne a w szczególności szerokości jezdni. Układ ten w całości stanowią ulice jednojezdniowe o dwóch pasach ruchu. W północnej, przyłączonej z gminy Iłowo – Osada części miasta, układ komunikacyjny stanowią drogi gminne o nawierzchniach asfaltowych i gruntowych, nieprzygotowanych do wzrastającego ruchu kołowego.

Istotną rolę w zapewnieniu dojazdu do dzielnicy przemysłowej i jednocześnie odciążeniu układu komunikacyjnego miasta pełni Al. Marszałkowska (najdłuższa ulica w Mieście) oddana do użytku w 2011 roku.

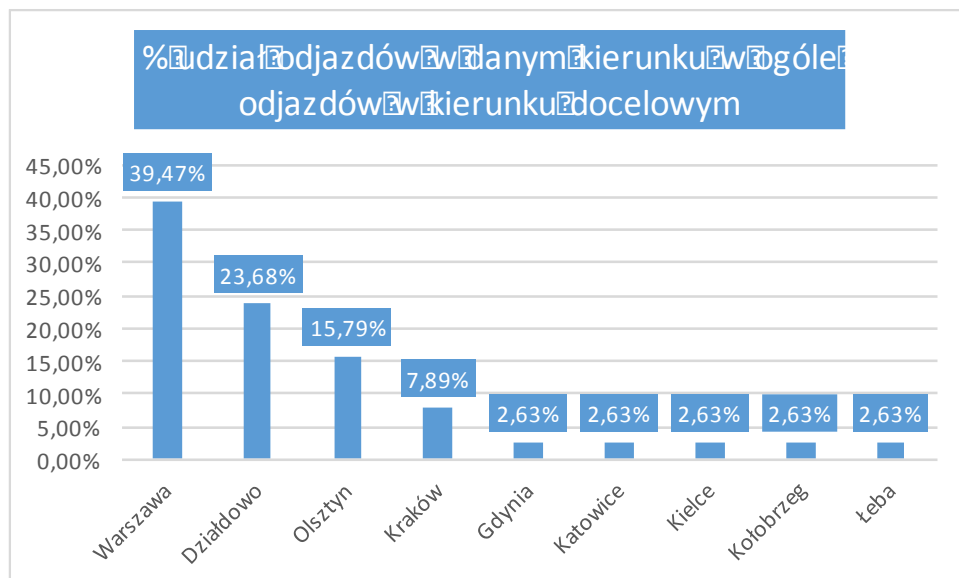
Ukształtowana przez lata zabudowa miasta nie pozwala na dokonanie znaczących i rewolucyjnych zmian w położonych w centrum miasta ulicach.

Obecny stan układu komunikacyjnego w mieście powoduje, że działania modernizacyjne i inwestycyjne w zakresie układu drogowego powinny rozwiązywać główne problemy:

- wyeliminowanie ruchu tranzytowego z miasta poprzez budowę obwodnicy zachodniej
- dostosowanie przekrojów ulicznych układu podstawowego do potrzeb ruchowych i wymagań jego bezpieczeństwa
- modernizacja nawierzchni lokalnego układu ulicznego
- poprawę powiązań komunikacyjnych terenów przyłączonych (Krajewo, Piekiełko).

Głównym – newralgicznym problemem układu komunikacyjnego miasta jest ruch tranzytowy występujący na drodze krajowej nr 7 (Warszawa – Gdańsk). Największe potoki ruchu tranzytowego przebiegają na obrzeżu intensywnego zagospodarowania miasta. Szczególnie uciążliwe dla miasta są przewozy towarowe z Żuromina i Iłowa w kierunku Warszawy.

Wykres 4. % udział odjazdów ze stacji Mława w danym kierunku w ogóle odjazdów w kierunku docelowym



źródło: opracowanie własne na podstawie bieżącego rozkładu jazdy (stan na dzień 1 lipca 2016 r.)

Tabela 8. % udział odjazdów ze stacji Mława w danym kierunku w ogóle odjazdów w kierunku docelowym – ujęcie tabelaryczne

Kierunek docelowy	Liczba odjazdów w kierunku docelowym	% udział odjazdów w danym kierunku w ogóle odjazdów
Warszawa	15	39,47%
Działdowo	9	23,68%
Olsztyn	6	15,79%
Kraków	3	7,89%
Gdynia	1	2,63%
Katowice	1	2,63%
Kielce	1	2,63%
Kołobrzeg	1	2,63%
Łeba	1	2,63%
Łącznie	38	100,00%

źródło: opracowanie własne na podstawie bieżącego rozkładu jazdy (stan na dzień 1 lipca 2016 r.)

Tabela 9. Detaliczne zestawienie odjazdów pociągów ze stacji Mława

L.p.	Godzina odjazdu	Przewoźnik	Marka	Kierunek docelowy
1	03:24	Koleje Mazowieckie		Warszawa
2	03:49	Koleje Mazowieckie		Warszawa
3	04:39	Koleje Mazowieckie		Warszawa
4	05:45	Koleje Mazowieckie		Warszawa
5	06:02	Koleje Mazowieckie		Działdowo
6	06:32	PKP Intercity	IC	Gdynia
7	06:43	Koleje Mazowieckie		Warszawa
8	06:55	PKP Intercity	IC	Kraków
9	06:59	PKP Intercity	IC	Olsztyn
10	08:35	Koleje Mazowieckie		Działdowo
11	08:45	PKP Intercity	TLK	Łeba
12	08:55	PKP Intercity	TLK	Katowice
13	09:13	PKP Intercity	IC	Olsztyn
14	09:45	Koleje Mazowieckie		Warszawa
15	10:38	Koleje Mazowieckie		Działdowo
16	10:54	PKP Intercity	IC	Kraków
17	11:48	Koleje Mazowieckie		Warszawa
18	13:13	PKP Intercity	IC	Olsztyn
19	13:39	PKP Intercity	TLK	Warszawa
20	13:46	Koleje Mazowieckie		Działdowo
21	14:38	Koleje Mazowieckie		Warszawa
22	14:44	PKP Intercity	TLK	Kołobrzeg
23	14:54	PKP Intercity	IC	Kraków
24	15:48	Koleje Mazowieckie		Warszawa
25	16:44	Koleje Mazowieckie		Działdowo
26	17:13	PKP Intercity	IC	Olsztyn
27	17:44	Koleje Mazowieckie		Działdowo
28	17:48	Koleje Mazowieckie		Warszawa
29	18:11	Koleje Mazowieckie		Działdowo
30	18:55	PKP Intercity	IC	Kielce
31	19:04	PKP Intercity	TLK	Olsztyn
32	19:19	PKP Intercity	TLK	Warszawa
33	19:48	Koleje Mazowieckie		Warszawa
34	20:13	Koleje Mazowieckie		Działdowo

35	21:01	PKP Intercity	IC	Warszawa
36	21:13	PKP Intercity	IC	Olsztyn
37	21:41	PKP Intercity	TLK	Warszawa
38	23:20	Koleje Mazowieckie		Działdowo

Dane z dnia 05.07.2016 r.

2.5.2. TRANSPORT PUBLICZNY

10 października 2014 roku zainaugurowała swoją działalność Mławska Komunikacja Miejska. Sieć połączeń stworzona została w oparciu o trzy linie autobusowe:

- główną (Linia 1)
- uzupełniające (Linia A i B)

Wszyscy mieszkańcy miasta, którzy posiadają Kartę Mławiaka mogą korzystać z systemu komunikacji miejskiej całkowicie bezpłatnie.

Analizując potoki pasażerów od momentu inauguracji w październiku 2014 roku do przełomu I/II kwartału 2016 roku zauważyć należy trend wzrostowy w zakresie liczby przewożonych pasażerów. Poniższa tabela przedstawia poziom napelnienia pojazdów w kolejnych 78 tygodniach od 10 października 2014 roku, kiedy to MKM rozpoczęła swoją działalność.

**Tabela 10. zbiorcze zestawienie potoków pasażerskich
w 78 tygodniach od początku funkcjonowania MKM**

	tydzień	liczba pasażerów
I	10.10-16.10	1 674
II	17.10-23.10	2 173
III	24.10-30.10	2 791
IV	31.10-06.11	3 355
V	07.11-13.11	2 825
VI	14.11-20.11	3 446
VII	21.11-27.11	3 800
VIII	28.11-04.12	3 904
IX	05.12-11.12	4 138
X	12.12-18.12	4 051
XI	19.12-25.12	2 581
XII	26.12-01.01	2 578
XIII	02.01-08.01	3 458
XIV	09.01-15.01	4 697
XV	16.01-22.01	4 447

XVI	23.01-29.01	4 410
XVII	30.01-05.02	4 663
XVIII	06.02-12.02	4 949
XIX	13.02-19.02	4 704
XX	20.02-26.02	4 823
XXI	27.02-05.03	4 818
XXII	06.03-12.03	5 035
XXIII	13.03-19.03	4 979
XXIV	20.03-26.03	4 881
XXV	27.03-02.04	4 658
XXVI	03.04-09.04	3 627
XXVII	10.04-16.04	5 147
XXVIII	17.04-23.04	5 153
XXIX	24.04-30.04	5 032
XXX	01.05-07.05	3 880
XXXI	08.05-14.05	4 791
XXXII	15.05-21.05	4 725
XXXIII	22.05-28.05	4 989
XXXIV	29.05-04.06	4 073
XXXV	05.06-11.06	4 687
XXXVI	12.06-18.06	4 682
XXXVII	19.06-25.06	4 799
XXXVIII	26.06-02.07	4 253
XXXIX	03.07-09.07	3 859
XL	10.07-16.07	4 058
XLI	17.07-23.07	3 730
XLII	24.07-30.07	3 867
XLIII	31.07-06.08	4 199
XLIV	07.08-13.08	4 023
XLV	14.08-20.08	4 268
XLVI	21.08-27.08	4 358
XLVII	28.08-03.09	4 724
XLVIII	04.09-10.09	5 083
XLIX	11.09-17.09	5 214

L	18.09-24.09	5 087
LI	25.09-01.10	4 948
LII	02.10-08.10	4 999
LIII	09.10-15.10	5 228
LIV	16.10-22.10	5 328
LV	23.10-29.10	5 023
LVI	30.10-06.11	5 429
LVII	07.11-13.11	4 484
LVIII	14.11-20.11	5 137
LIX	21.11-27.11	5 504
LX	28.11-04.12	5 265
LXI	05.12-11.12	5 303
LXII	12.12-18.12	5 112
LXIII	19.12-25.12	3 306
LXIV	26.12-01.01	3 264
LXV	02.01-08.01	4 198
LXVI	09.01-15.01	5 242
LXVII	16.01-22.01	5 390
LXVIII	23.01-29.01	5 337
LXIX	30.01-05.02	4 786
LXX	06.02-12.02	4 635
LXXI	13.02-19.02	5 433
LXXII	20.02-26.02	5 756
LXXIII	27.02-04.03	5 421
LXXIV	05.03-11.03	5 298
LXXV	12.03-18.03	5 370
LXXVI	19.03-25.03	4 812
LXXVII	26.03-01.04	3 112

Wykres 5. Popyt na przewozy MKM w okresie 10.10-14-26.03.16



Średni tygodniowy popyt na przewozy stanowi 4 458 osób. W badanym okresie z MKM skorzystało 343 266 osób. Popyt na przewozy charakteryzował się okresowymi spadkami potoków tj. w czasie ferii zimowych i okresu wakacyjnego itd. Wyraźne spadki podróży na poziomie 40-50 proc. wskazują na wysoki odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym, które korzystają z Mławskiej Komunikacji Miejskiej.

INWENTARYZACJA PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Przeprowadzona inwentaryzacja przystanków komunikacji autobusowej na terenie miasta wskazuje, że 97,65 proc. wszystkich przystanków obsługiwanych jest przez Mławską Komunikację Miejską. Blisko 13 proc. przystanków posiada wiaty przystankowe. Z kolei 93 proc. przystanków wyposażonych jest w statyczny rozkład jazdy. Co piąty przystanek oceniono, jako wymagający dokonania modernizacji. Szczegółowe wyniki inwentaryzacji przedstawia poniższa tabela.

Tabela 11. Podsumowanie statystyczne inwentaryzacji przystanków komunikacji autobusowej

Zmienna	Wskaźnik
% przystanków wykorzystywanych dla potrzeb Mławskiej Komunikacji Miejskiej (T/N)	97,65%
%przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe	12,94%
miejsce dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim	15,29% w skali ogółu przystanków
Obecność tablicy z nazwą przystanku	24,71%
Obecność ławek przystankowych	28,24%
Obecność kosza na śmieci	44,71%
Obecność statycznego rozkładu jazdy	92,94%
Obecność oświetlenia obszaru, , na którym zlokalizowany jest przystanek	28,24%
obecność monitoringu	1,18%
Obecność zatoki	10,59%
Stan ogólny (wymaga modernizacji/nie wymaga modernizacji)	20,00% wymaga modernizacji

2.5.3. TRANSPORT ROWEROWY

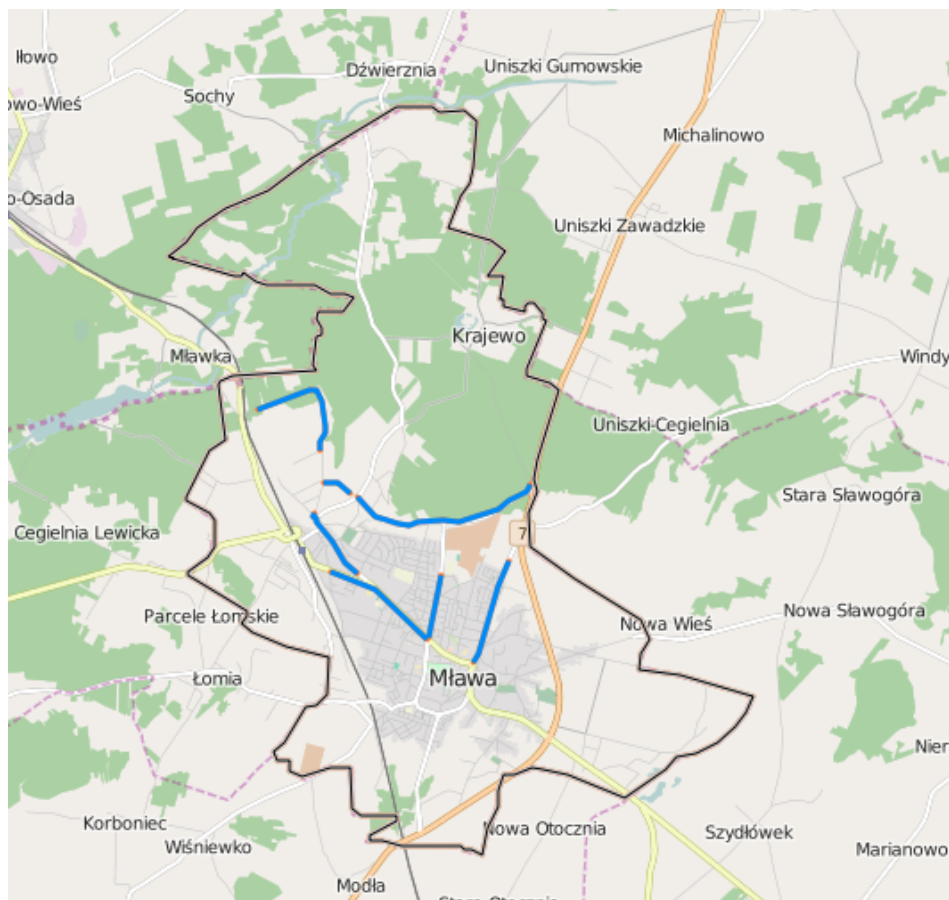
Poza transportem indywidualnym z wykorzystaniem samochodów na terenie miasta funkcjonuje również transport z wykorzystaniem rowerów. Jak wskazuje Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Mława sieć ścieżek rowerowych na terenie miasta wynosi obecnie ok. 6km.

Przez teren miasta przebiegają cztery szlaki turystyczne rowerowe lub pieszo-rowerowe:

1. pieszo-rowerowy (Stary Rynek-ul. Kopernika-las miejski-Krajewo-Mauzoleum Żołnierzy Września-Krajewo),
2. pieszo-rowerowy(cmentarz katolicki-Stary Rynek-Chrobrego-Żwirki-Żeromskiego-park miejski-Reymonta-Sienkiewicz-Kalkówka),
3. rowerowy (Mława-Kalkówka-Łomia-Słomka-Lewiczyn-Ruda Zalew-Mławka-Zimnocha-Krajewo-Mauzoleum Żołnierzy Września-szkółka w Krajewie),
4. trasa rowerowa (Mława-Mauzoleum w Uniszkach)
5. pieszo-rowerowy (ul. Zygmunta Padlewskiego)
6. pieszo-rowerowy (ul. Mikołaja Kopernika)

Plan Gospodarki Niskoemisyjnej na lata 2015-2020 przewiduje inwestycje w rozbudowę sieci ścieżek rowerowych na terenie miasta Mława. Działanie będzie polegać na wybudowaniu ok. 10 km ścieżek rowerowych. Szacowany koszt inwestycji to 2 mln zł.

Mapa 4. Układ infrastruktury rowerowej na tle obszaru miasta



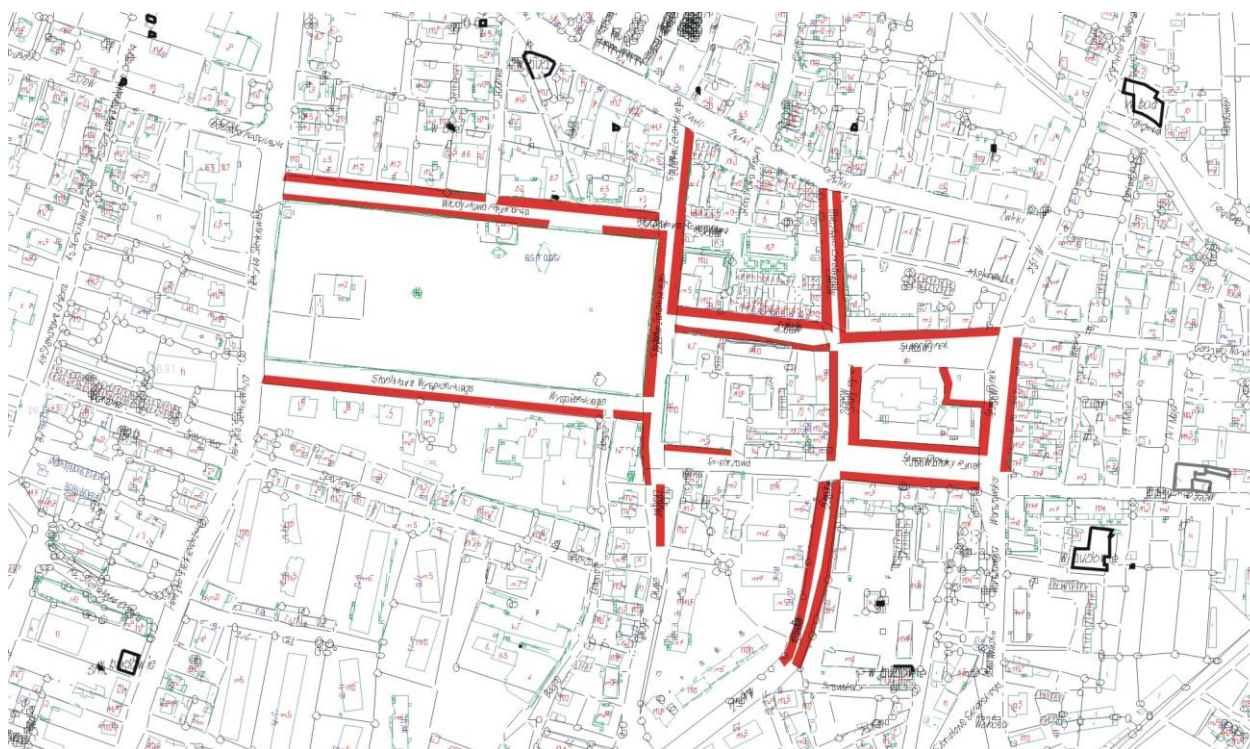
źródło: Openstreetmap

2.5.4. POLITYKA PARKINGOWA

18 września 2009 roku uruchomiona została w Mławie strefa płatnego parkowania. Uchwałą Rady Miejskiej w Mławie strefą objęto ulice:

1. Stary Rynek (obie strony wraz z parkingiem przy ratuszu),
2. U. Spichrzowa (po stronie północnej na odcinku od ul. Długiej do wjazdu na teren osiedla),
3. Ul. Długa (obie strony od ulic Wyspiańskiego i Spichrzowej do końca zatoczek postojowych),
4. Ul. 3 Maja,
5. ul. Żeromskiego (po stronie parku miejskiego oraz po stronie wschodniej na odcinku od ul 3 maja do ul. Żwirki),
6. Ul Chrobrego,
7. Ul. Stanisława Wyspiańskiego (odcinek po lewej stronie od ul. Żeromskiego do ul. Sienkiewicza),
8. Ul. Reymonta (obie strony z wyłączeniem miejsc postojowych dla taksówek)
9. Ul. Płocka (odcinek po obu stronach do skrzyżowania z ul. Szewską)

Mapa 5. Układ przestrzenny strefy płatnego parkowania



źródło: Urząd Miasta Mława

2.5.5. RUCH PIESZY

Ruch pieszy stanowi jeden ze sposobów przemieszczania się. To nieodłączny element poruszania się po mieście, nawet jeżeli jest tylko dojściem do/z przystanku czy parkingu. Częściej wybierany na krótkich dystansach oraz w sytuacjach, gdy trasa podróży cechuje się odpowiednim poziomem bezpieczeństwa, atrakcyjnością i komfortem przemieszczania się. Ruch pieszy pełni też istotną rolę w rozwoju lokalnej gospodarki – to właśnie na trasach, którymi często poruszają się mieszkańcy tworzą się przestrzenie publiczne z punktami handlu i usług. Dobrze rozwinięte przestrzenie publiczne powodują wzrost atrakcyjności miejsc i powodują, że ludzie częściej przemieszczają się rowerem lub pieszo, łącząc często te podróże z przejazdami komunikacją zbiorową.

Swoistą niedogodność w podróżach pieszych stanowią bariery przestrzenne, przede wszystkim linie kolejowe, a także ruchliwe, szerokie arterie, niedostosowane do ruchu pieszego poprzez np. brak odpowiedniej infrastruktury lub sporadyczne przejścia dla pieszych.

2.5.5.1. MOBILNOŚĆ OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH I OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ

Istotną kwestią jest przemieszczanie się osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej w mieście. Do tej grupy należą osoby z dysfunkcjami ruchu, osoby niedosłyszące i niedowidzące, ale także osoby starsze oraz matki z dziećmi. Osoby te są najbardziej wrażliwe na wszelkie niedogodności związane z przemieszczaniem się.

W kwestiach mobilności istotne jest, żeby zapewnić osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej sprawnego dostępu do środków komunikacji zbiorowej. W komunikacji autobusowej przejawia się to poprzez odpowiednią infrastrukturę przystankową oraz niskopodłogowy tabor. W przypadku transportu kolejowego powszechne są tzw. kładki dla pieszych, umożliwiające przekroczenie torów. Obiekty takie, aby umożliwić sprawne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym, powinny być wyposażone w pochylnie z odpowiednim kątem nachylenia, bezpieczne podnośniki lub windy.

Na co dzień dużą uciążliwość w poruszaniu się po mieście stanowią również wysokie krawężniki oraz brak ramp i podjazdów umożliwiających pokonanie różnic poziomów. Obecnie standardem jest budowa chodników ze stosownymi obniżeniami krawężnika w miejscach przejść dla pieszych, spotyka się także specjalne płyty z wypustkami, które ułatwiają niewidomym zlokalizowanie i zatrzymanie się na przejściu. W Mławie obniżenia krawężników przy przejściach dla pieszych występują powszechnie, jednak brak jest odpowiednich oznaczeń dla osób niewidomych i niedowidzących.

2.5.6. TRANSPORT TOWARÓW

Ruch samochodów ciężarowych, przede wszystkim tranzytowy, stanowi istotny problem dla miejskiego ruchu drogowego. Pomiaru ruchu ciężarowego wskazują duży wzrost w stosunku do roku 2014 r.

Ruch ciężarowy negatywnie wpływa na stan techniczny dróg, poziom bezpieczeństwa, przepustowość sieci i poziom zanieczyszczeń. Jednocześnie należy mieć na względzie, że drogowy transport towarów jest ważnym elementem gospodarki i funkcjonowania miasta. Obecnie w centrum miasta są stosowane zakazy ruchu pojazdów ciężarowych o odpowiednio wysokiej dopuszczalnej masie pojazdów. Pozwala to ograniczyć hałas, degradację nawierzchni i poprawia bezpieczeństwo, jednak w przypadku ruchu zbliżonego do poziomu przepustowości sieci (czyli w szczytach komunikacyjnych) zakaz ten w niewielkim stopniu wpływa na poprawę warunków ruchu (uzyskane „miejsce” zajmują inni użytkownicy).

W grudniu 2014 roku przeprowadzono pomiary ruchu na drodze gminnej Al. Marszałkowska. Pomiary zostały powtórzone w zbliżonym okresie 2015 roku. Lokalizacja punktu pomiarowego została umiejscowiona tak, aby mierzona wielkość ruchu była miarodajna dla całego odcinka omawianej drogi. Z uwagi na to, że omawiana droga gminna wprowadza i wyprowadza ruch kołowy z miasta Mławy, na tej drodze przypisano gospodarczy charakter ruchu.

Pomiary w 2014 roku

Pomiary natężeń ruchu zostały wykonane w ciągu dwóch dni: 09-10.12.2014r. (wtorek i środa) w godz. 6:00-22:00 w przekroju drogi bez podziału na kierunki ruchu. Pomiary przeprowadzono dla następujących kategorii pojazdów:

- b - motocykle
- c - samochody osobowe
- d - samochody dostawcze
- e - samochody ciężarowe bez przyczep
- f - samochody ciężarowe z przyczepami g - autobusy
- h - ciągniki rolnicze

Wartości pomiarów ruchu w dniu 9.12.2014r. (wtorek)

Tabela 12. Pomiary natężenia ruchu z dnia 9.12.2014

GODZINY POMIARU	LICZBA ZAREJESTROWANYCH POJAZDÓW POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII							SUMA POJAZDÓW
	b	c	d	e	f	g	h	
6:00-7:00	5	310	8	0	6	3	0	332
7:00-8:00	0	341	7	4	7	0	0	359
8:00-9:00	0	113	15	5	10	0	0	143
9:00-10:00	0	107	15	2	10	0	0	134
10:00-11:00	0	128	13	4	10	0	0	155
11:00-12:00	0	91	19	1	8	0	0	119
12:00-13:00	0	114	18	8	12	1	0	153
13:00-14:00	0	227	17	3	9	1	0	257
14:00-15:00	1	328	19	4	10	2	0	364
15:00-16:00	2	185	10	1	10	1	0	209
16:00-17:00	2	298	12	2	8	0	0	322
17:00-18:00	2	117	8	0	5	0	0	132
18:00-19:00	0	89	7	1	0	0	0	97
19:00-20:00	1	56	3	2	3	0	0	65
20:00-21:00	0	82	1	0	3	0	0	86
21:00-22:00	0	157	2	0	1	0	0	160
ogółem	13	2743	174	37	112	8	0	X₁ = 3087

Wartości pomiarów ruchu w dniu 10.12.2014r. (środa)

Tabela 13. Pomiary natężenia ruchu z dnia 10.12.2014

GODZINY POMIARU	LICZBA ZAREJESTROWANYCH POJAZDÓW POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII							SUMA POJAZDÓW
	b	c	d	e	f	g	h	
6:00-7:00	2	304	16	1	8	5	1	337
7:00-8:00	0	232	10	3	7	0	1	253
8:00-9:00	0	103	20	3	5	0	1	132
9:00-10:00	0	110	16	3	4	0	0	133
10:00-11:00	0	123	12	3	12	0	0	150
11:00-12:00	0	129	7	1	9	0	0	146
12:00-13:00	0	105	9	3	6	0	0	123
13:00-14:00	1	220	14	5	11	2	1	254
14:00-15:00	2	328	15	1	4	1	0	351
15:00-16:00	2	179	14	6	3	1	0	205
16:00-17:00	1	270	13	3	2	2	0	291
17:00-18:00	2	111	6	2	2	0	0	123
18:00-19:00	0	90	7	1	4	0	0	102
19:00-20:00	0	59	0	0	1	0	0	60

20:00-21:00	0	36	1	0	0	0	0	37
21:00-22:00	0	280	2	2	2	1	0	287
ogółem	10	2679	162	37	80	12	4	X₂= 2984

Obliczenie średniego dobowego ruchu w roku 2014

X₁ = 3087 X₂ = 2984

P₁ = 0,93 - gospodarczy charakter ruchu na drodze

P₂ = 1,09 - miesiąc grudzień

SDR = $[(X_1+X_2)/2]*P_1*P_2*1,087=[(3087+2984)/2]*0,93*1,09*1,087= 3345$ poj./dobę

Średni dobowy ruch w roku 2014 wyniósł 3345 poj./dobę

Pomiary w 2015 roku

Pomiarów dokonano w dniach 22 i 23 grudnia 2015 roku (wtorek/środa) na drodze gminnej Al. Marszałkowska w Mławie. Odcinek drogi wybrano analogiczny jak w 2014 roku. Pomiary przeprowadzono dla identycznych kategorii pojazdów jak w badaniu z 2014 roku. Czas prowadzenia pomiaru: pomiar 16 godzinny, w godzinach 6.00 ÷ 22.00

Wartości pomiarów ruchu w dniu 22.12.2015r. (wtorek)

Tabela 14. Pomiary natężenia ruchu z dnia 22.12.2015

GODZINY POMIARU	LICZBA ZAREJESTROWANYCH POJAZDÓW POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII							SUMA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH
	b	c	d	e	f	g	h	od b do h
6 ⁰⁰ -7 ⁰⁰	2	392	18	15	8	8	--	443
7 ⁰⁰ -8 ⁰⁰	6	291	22	21	9	2	4	355
8 ⁰⁰ -9 ⁰⁰	--	223	16	8	5	--	3	255
9 ⁰⁰ -10 ⁰⁰	4	147	24	18	19	3	2	217
10 ⁰⁰ -11 ⁰⁰	--	195	19	21	9	4	6	254
11 ⁰⁰ -12 ⁰⁰	--	203	18	17	12	1	6	257
12 ⁰⁰ -13 ⁰⁰	--	242	22	18	14	--	2	298
13 ⁰⁰ -14 ⁰⁰	1	198	13	7	9	1	2	231

14 ⁰⁰ -15 ⁰⁰	12	493	23	16	12	6	4	566
15 ⁰⁰ -16 ⁰⁰	10	269	26	11	19	4	6	345
16 ⁰⁰ -17 ⁰⁰	8	239	11	15	22	4	4	303
17 ⁰⁰ -18 ⁰⁰	1	312	26	11	8	2	--	360
18 ⁰⁰ -19 ⁰⁰	--	214	14	12	9	--	2	251
19 ⁰⁰ -20 ⁰⁰	--	196	9	11	12	--	--	228
20 ⁰⁰ -21 ⁰⁰	--	106	9	8	12	--	--	135
21 ⁰⁰ -22 ⁰⁰	--	368	6	19	16	2	--	411
OGÓŁEM	44	4088	276	228	195	37	41	X1= 4909

Wartości pomiarów ruchu w dniu 23.12.2015r. (środa)

Tabela 15. Pomiary natężenia ruchu z dnia 23.12.2015

GODZINY POMIARU	LICZBA ZAREJESTROWANYCH POJAZDÓW POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII							SUMA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH
	b	c	d	e	f	g	h	od b do h
6 ⁰⁰ -7 ⁰⁰	6	402	19	10	12	6	7	462
7 ⁰⁰ -8 ⁰⁰	1	322	17	11	14	3	4	372
8 ⁰⁰ -9 ⁰⁰	2	234	19	11	16	--	8	290
9 ⁰⁰ -10 ⁰⁰	--	152	23	16	23	5	6	225
10 ⁰⁰ -11 ⁰⁰	--	188	17	19	26	1	8	259
11 ⁰⁰ -12 ⁰⁰	1	196	22	9	19	--	6	253
12 ⁰⁰ -13 ⁰⁰	--	209	18	12	16	--	--	255
13 ⁰⁰ -14 ⁰⁰	6	283	25	17	12	1	4	348

14 ⁰⁰ -15 ⁰⁰	6	489	18	21	16	6	3	559
15 ⁰⁰ -16 ⁰⁰	--	305	23	19	18	4	4	373
16 ⁰⁰ -17 ⁰⁰	2	234	22	15	18	4	1	296
17 ⁰⁰ -18 ⁰⁰	--	322	16	14	16	2	4	374
18 ⁰⁰ -19 ⁰⁰	--	224	14	19	12	--	--	269
19 ⁰⁰ -20 ⁰⁰	--	187	9	22	16	--	1	235
20 ⁰⁰ -21 ⁰⁰	--	186	10	8	12	--	--	216
21 ⁰⁰ -22 ⁰⁰	--	362	9	4	16	2	--	393
OGÓŁEM	24	4295	281	227	262	34	56	X2= 5179

Obliczenie średniego dobowego ruchu w roku 2015

Przyjmując, że wybrany odcinek pomiarowy stanowi pełną reprezentację dla całej Al. Marszałkowskiej, średni dobowy ruch (SDR) obliczono ze wzoru:

P1 - współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w dni tygodnia na średni dobowy ruch w miesiącu.

Dla gospodarczego charakteru ruchu wynosi - 0,93.

P2 - współczynnik przeliczeniowy średniego dobowego ruchu w miesiącu na średni dobowy ruch w roku.

Dla gospodarczego charakteru ruchu na miesiąc grudzień wynosi – 1,09.

1,087 – współczynnik przeliczeniowy wielkości ruchu 16-godzinnego (600 – 2200) na ruch dobowy

$SDR = [(X1+X2)/2]*P1*P2*1,087 = [(3087+2984)/2]*0,93*1,09*1,087 = 5558 \text{ poj. /dobę}$

Średni dobowy ruch w roku 2015 wyniósł 5558 poj./dobę

Porównanie

Porównując ze sobą dwa badane okresy widać bardzo dynamiczny przyrost dobowego natężenia ruchu pojazdów, sięgający 60 % w porównaniu rok do roku. W tym kontekście kluczowe cele w zakresie mobilności miejskiej muszą się koncentrować na:

- poprawie infrastruktury drogowej.
- podjęciu działań skłaniających do przesiadki z transportu indywidualnego do środków transportu komunikacji zbiorowej.

Dla dwóch badanych okresów (lata 2014-2015) średni dobowy ruch pojazdów wyniósł natomiast: 4451 poj./dobę.

2.5.7. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) to zbiór zasad dotyczących bezpiecznego poruszania się po drogach, jak również osobna dziedzina zajmująca się kształtowaniem właściwych warunków ruchu drogowego. BRD składa się z zagadnień związanych z nadzorem nad ruchem drogowym, organizacją ruchu drogowego, szkolenia i egzaminowania kierowców, psychologii transportu, ratownictwa medycznego, stanu technicznego i wymagań wobec pojazdów, dróg i oznakowania. Jednocześnie istotny jest również aspekt promowania pożądanych zachowań u uczestników ruchu drogowego.

W zakresie ruchu drogowego najważniejszym aspektem jego funkcjonowania jest bezpieczeństwo osób, które korzystają z sieci transportowej.

Do niebezpiecznych elementów w ruchu drogowym w Mławie można zaliczyć m.in.:

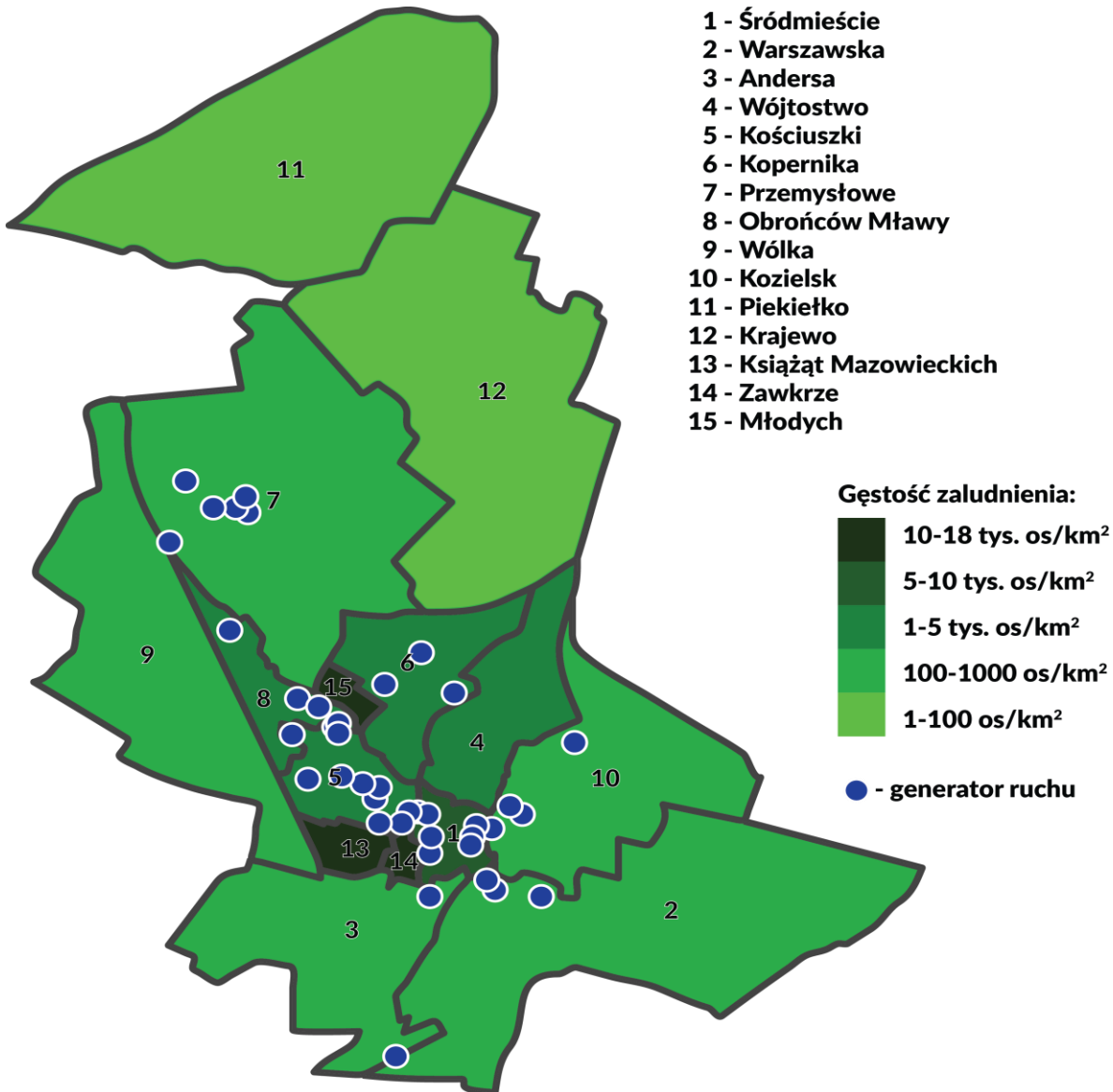
- niewystarczająca liczba przejść dla pieszych w formie aktywnej
- niewystarczająca liczba przejść dla pieszych z wykorzystaniem sygnalizacji świetlnej
- niedopuszczenie ruchu rowerowego na ciągach pieszych

W zakresie bezpieczeństwa ruchu na terenie miasta Mława należy wskazać kilka problematycznych lokalizacji:

- *Ul. Żwirki-ruchliwa* droga wojewódzka w centrum miasta. Po jej przebudowie zlikwidowana została część przejść dla pieszych. Pomimo tego mieszkańcy nadal przechodzą w zlikwidowanych punktach. Należy dodać, że przechodzą też w innych miejscach, w których nie ma i nie było przejść.
- *Ul. Sienkiewicza* – ruchliwa droga przebiegająca w centrum miasta. Na odcinku od ul. Wyspiańskiego do ul. Powstańców Styczniowych mieszkańcy często przechodzą przez ulicę w miejscach do tego nie wyznaczonych. Pomimo, że istnieją na tym odcinku przejścia.
- *Ul. Warszawska* – na wysokości Zespołu Placówek Oświatowych nr 1. Pomimo faktu, że znajduje się tam przejście dla pieszych, to jednak fakt, że szkoła znajduje się przy ruchliwej drodze wojewódzkiej, będącej jednocześnie drogą dojazdową do drogi krajowej nr 7 stwarza poważne zagrożenie. Co ciekawe w podobnym przypadku gimnazjum i szkoła średnia zlokalizowane przy drodze wojewódzkiej – Al. Piłsudskiego wskazuje, że samo istnienie sygnalizacji świetlnej neutralizuje wiele zagrożeń.
- *Ul. Nowowiejska* – skrzyżowanie z drogą krajową nr 7. Mieszkańcy wskazują potrzebę wykonania sygnalizacji świetlnej, ponieważ samo przejście dla pieszych na ruchliwym odcinku drogi krajowej nie zapewnia wystarczającego poziomu bezpieczeństwa.
- *Ul. Gdyńska i ul. LOK* – pierwsza z nich stanowi ruchliwą drogę wojewódzka. Łącznie tworzą one ciąg komunikacyjny do położonego w niewielkiej odległości od miasta zbiornika Zalewu Ruda. Konieczne jest poprawienie bezpieczeństwa mieszkańców poruszających się pieszo do zbiornika.

2.5.8. INWENTARYZACJA GENERATORÓW RUCHU

Mapa: Gęstość zaludnienia na 1 km² na tle lokalizacji generatorów ruchu w Mieście Mława



Źródło: opracowanie własne

Podstawowe generatory ruchu w mieście Mława to: urzędy, szkoły, ośrodki kulturalne i sportowe, miejsca kultu, zakłady pracy oraz sklepy wielopowierzchniowe.

Na potrzeby niniejszego dokumentu przyjęto następujący podział generatorów.

Tabela 16. Wykaz zakładów pracy na terenie Miasta Mława

Lp.	Nazwa obiektu	adres
1	LG Electronics Mława Sp. z o.o.	ul. LG Elektronics 7 06-500 Mława
2	DONG-YANG Sp. z o.o. Oddział w Mławie	ul. LG Elektronics 7 06-500 Mława
3	FINE ALTECH Sp.z o.o.	ul. Nowa 40 06-500 Mława
4	WIPASZ S.A. Wadąg 9, 10-373 Olsztyn Zakład Drobiarski w Mławie	ul. Instalatorów 2 06-500 Mława
5	EKS BUT Produkcja Obuwia Bożenna Mąka	ul. Kościuszki 40 06-500 Mława
6	Mobilis Group/PKS w Mławie S.A.	ul. St. Roweckiego „Grota” 12 06-500 Mława
7	Ssang Geum Sp. z o.o. w Mławie	ul. Nowa 27 06-500 Mława
8	XL Energy Marketing Sp. z o.o.	ul. Nowa 44 06-500 Mława

Źródło: opracowanie własne

Tabela 17. Wykaz urzędów i instytucji publicznych na terenie Miasta Mława

Lp.	Nazwa obiektu	adres
1	Urząd Miasta Mława	ul. Stary Rynek 19 06-500 Mława
2	Starostwo Powiatowe w Mławie	ul. Reymonta 6 06-500 Mława
3	Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej	ul. Narutowicza 6 06-500 Mława
4	Powiatowy Urząd Pracy w Mławie	ul. Piłsudskiego 43 06-500 Mława
5	Urząd Skarbowy w Mławie	ul. Gabriela Narutowicza 19/7 06-500 Mława
6	Sąd Rejonowy w Mławie	ul. Reymonta 3 06-500 Mława
7	Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego	ul. T. Kościuszki 3A, 06-500 Mława
8	Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa	ul. Graniczna 8 06-500 Mława

Źródło: opracowanie własne

Tabela 18. Wykaz placówek oświatowych na terenie Miasta Mława

Lp.	Nazwa obiektu	adres	
1	Szkoła Podstawowa nr 6 im. Kornela Makuszyńskiego z oddziałami integracyjnymi,	ul. Żołnierzy 80 p.p. Wojska Polskiego 4 06-500 Mława	
2	Zespół Placówek Oświatowych nr 1	ul. Warszawska 52 06-500 Mława	
3	Zespół Placówek Oświatowych nr 2	Ul. Graniczna 39 06-500 Mława	
4	Zespół Placówek Oświatowych nr 3 Szkoła Podstawowa nr 7 im. Zuzanny Morawskiej	ul. Ordona 14 06-500 Mława	
5	Gimnazjum nr 1 im. Mikołaja Kopernika	ul. Sportowa 1 06-500 Mława	
6	Gimnazjum nr 2 im. dr Józefa Ostaszewskiego	ul. Pogorzelskiego 4 06-500 Mława	
7	Katolicka Szkoła Podstawowa im. ks. Macieja Kazimierza Sarbiewskiego SI w Mławie	ul. Krasieńskiego 5 06-500 Mława	
8	Gimnazjum Katolickie. ks. Macieja Kazimierza Sarbiewskiego SI w Mławie	ul. Krasieńskiego 5 06-500 Mława	
9	Katolickie Liceum Ogólnokształcące im. ks. Macieja Kazimierza Sarbiewskiego SI w Mławie	ul. Kościuszki 12 06-500 Mława	
10	Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. J. Korczaka	ul. Słowackiego 16 06-500 Mława	
11	Zespół Szkół nr 1	06-500 Mława	
12	Zespół Szkół nr 2	ul. Zuzanny Morawskiej 29b	
13	Zespół Szkół nr 3	ul. Piłsudskiego 33 06-500 Mława	
14	Zespół Szkół nr 4	ul. Warszawska 44 Mława	06-500
15	I Liceum Ogólnokształcące	ul. Wyspiańskiego 1	06-

		500 Mława
16	Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Ciechanowie Zamiejscowy Wydział Elektroniki, Dziennikarstwa i Technik Multimedialnych w Mławie	ul. Warszawska 52 06-500 Mława

Źródło: opracowanie własne

Tabela 19. Wykaz placówek służby zdrowia na terenie Miasta Mława

Lp.	Nazwa obiektu	adres
1	Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej	ul. A. Dobrowskiej 1 06-500 Mława
2	Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej Przychodnia Lekarska MED-PARK	ul. Reymonta 8 06-500 Mława
3	Przychodnia Lekarzy Specjalistów OMEGA	ul. Płocka 43 06-500 Mława
4	Alfamed Przychodnia Lekarzy Specjalistów	ul. Warszawska 40A 06-500 Mława

Źródło: opracowanie własne

Tabela 20. Wykaz ośrodków sportu i kultury na terenie Miasta Mława

Lp.	Nazwa obiektu	adres
1	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Mławie	ul. Kopernika 38 06-500 Mława
2	Mławska Hala Sportowa	ul. Piłsudskiego 33a 06-500 Mława
3	Miejski Dom Kultury w Mławie	ul. Stary Rynek 13 06-500 Mława

Źródło: opracowanie własne

Tabela 21. Wykaz obiektów wielkopowierzchniowych na terenie Miasta Mława

Lp.	Nazwa obiektu	adres
1	PSB Mrówka Mława	ul. Płocka 94 06-500 Mława
2	Kaufland	Al. Piłsudskiego 39 a 06-500 Mława

3	Carrefour	Targowa 13 500 Mława	06-
4	Lidl Mława	Henryka Sienkiewicza 6 06-500, Mława	
5	Farbex	ul. Polna 48 06-500 Mława	

Źródło: opracowanie własne

2.6. ANALIZA SWOT SYSTEMU TRANSPORTOWEGO MIASTA MŁAWA

Analiza SWOT – czyli diagnoza stanu systemu ze wskazaniem silnych i słabych stron, zagrożeń i kierunków zmian – jest jedną z najpopularniejszych i najczęściej stosowanych technik analitycznych, służących do porządkowania informacji o badanej organizacji i wpływie na nią jej otoczenia. Powszechnie stosowana jest do oceny organizacji przy planowaniu strategii jej rozwoju.

Zgodnie z techniką analityczną SWOT posegregowano posiadane informacje o systemie transportu w Mieście Mława na cztery grupy (cztery kategorie czynników strategicznych):

- Strengths – mocne strony: wszystko to co stanowi atut, przewagę, zaletę analizowanego obiektu,
- Weaknesses – słabe strony: wszystko to co stanowi słabość, barierę, wadę analizowanego obiektu,
- Opportunities – szanse: wszystko to co stwarza dla analizowanego obiektu szansę korzystnej zmiany,
- Threats – zagrożenia: wszystko to co stwarza dla analizowanego obiektu niebezpieczeństwo zmiany niekorzystnej.

Informacja, która nie może być poprawnie zakwalifikowana do żadnej z wymienionych grup, jest w dalszej analizie pomijana jako nieistotna strategicznie.

Tabela 22. Analiza SWOT

Grupy czynników	Czynniki wewnętrzne	Czynniki zewnętrzne
Mocne strony	Atuty - wewnętrzne źródła aktywne rozwoju transportu publicznego lub źródła nieaktywne, lecz możliwe do zaktywizowania	Stymulanty - zewnętrzne źródła przyczyniające się do rozwoju transportu publicznego
Słabe strony	Problemy - czynniki wewnętrzne będące hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego	Destymulanty - czynniki zewnętrzne będące hamulcami lub barierami transportu publicznego
Szanse	Szanse wewnętrzne - spodziewane możliwości wykreowania nowych atutów, zdyskontowania istniejących problemów lub ich rozwiązania, wyeliminowania zagrożeń lub zabezpieczenia przed nimi	Szanse zewnętrzne – spodziewane pozytywne czynniki zewnętrzne mogące stać się stymulantami - istniejące lub których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne
Zagrożenia	Zagrożenia wewnętrzne - czynniki, które są nieaktywnymi, lecz możliwymi do zaktywizowania hamulcami lub barierami rozwoju transportu publicznego, a także czynniki mogące przyczynić się do utraty lub istotnego ograniczenia atutu lub stymulanty	Zagrożenia zewnętrzne - czynniki, których zaistnienie jest wysoce prawdopodobne, mogące stać się destymulantami, lub sytuacje wysokiego prawdopodobieństwa utraty istniejącej stymulanty

MOCNE STRONY TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Atuty:

- położenie miasta przy drodze krajowej nr. 7 łączącej południową Polskę z północną
- Przez miasto przebiega główny, zelektryfikowany szlak kolejowy Warszawa - Gdańsk, będący częścią magistrali europejskiej E-65 Gdańsk - Wiedeń.
- spójność układu linii obsługujących miasto,
- wysoka zdolność przewozowa,
- wysoka jakość usług świadczonych przez operatora publicznego
- autobusy dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych

Stymulanty:

- zrozumienie władz miasta dla problemów transportu publicznego
- dostępność terenów pod rozwój funkcji gospodarczych i pod budownictwo mieszkaniowe,
- transport zrównoważony
- węzeł komunikacyjny
- strumienie finansowe ze źródeł Unii Europejskiej trafiające do miasta (aktywny udział miasta i operatora w pozyskiwaniu środków z wykorzystaniem funduszy UE),
- rozwój funkcji ponadregionalnych miasta,
- rozwój nowoczesnych technologii wpływających na rozwój środków komunikacji

SŁABE STRONY TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Problemy:

- Duża odległość pomiędzy dworcem autobusowym a dworcem kolejowym około 3,4 km oraz około 2 km do przystanku kolejowego Mława Miasto
- brak skomunikowania transportu autobusowego z kolejowym,
- niewystarczająca częstotliwość kursowania
- niewystarczająca jakość dróg miejskich,

Destymulanty:

- prognozowana spadająca liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym
- ryzyko odpływu wykształconej młodzieży do ośrodków o większej dynamice rozwojowej
- niewielka liczba dużych podmiotów gospodarczych,

- wysoki poziom zanieczyszczeń transportowych i hałasu komunikacyjnego, szczególnie wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych.

SZANSE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Szanse wewnętrzne:

- rozwój sieci ulicznej
- poprawa jakości usług przewozowych poprzez politykę informacyjną
- możliwość lepszego dopasowania usług przewozowych do oczekiwań pasażerów w oparciu o prowadzenie badań jakości tych usług,
- możliwość optymalizacji systemu transportu miejskiego
- budowa Zintegrowanego Węzła Wymiany Pasażerskiej przy dworcu kolejowym – określa to krajowy plan transportowy

Szanse zewnętrzne:

- dobre skomunikowanie kolejowe
- wysoki poziom obsługi mieszkańców przez przewoźników kolejowych
- Modernizacja drogi krajowej nr. 7,
- możliwość wykorzystania doświadczeń innych miast w zakresie kreowania zrównoważonego rozwoju,
- możliwość pozyskiwania środków unijnych,
- szeroka edukacja społeczna ukierunkowana na ekologię.

ZAGROŻENIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zagrożenia wewnętrzne:

- niedostateczne skomunikowanie komunikacji autobusowej z kolejową,
- duży spadek przewozów w okresie wakacyjnym
- wzrost bezrobocia,
- wzrost kosztów pracy,
- postępująca dekapitalizacja taboru,
- niedostateczna jakość infrastruktury drogowej.

Zagrożenia zewnętrzne:

- możliwość spowolnienia gospodarczego lub kryzysu,
- wysokie zadłużenie budżetu państwa i samorządów,

- gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej i nienadążający za nim rozwój infrastruktury drogowej,
- postępujący wzrost ceny paliw,
- występowanie czynników powodujących zmniejszanie się wpływów ze sprzedaży biletów przejazdowych: starzenie się społeczeństwa, wzrost liczby pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych,
- wysokie koszty uzbrojenia nowych terenów przeznaczonych na inwestycje gospodarcze,
- brak centralnych środków finansowych na poprawę transportu publicznego jednostek samorządu terytorialnego,
- rosnąca konkurencja na rynku przewoźników w transporcie publicznym.

3. ANALIZA GRUP INTERESARIUSZY I OBSZARÓW ICH ZAINTERESOWAŃ

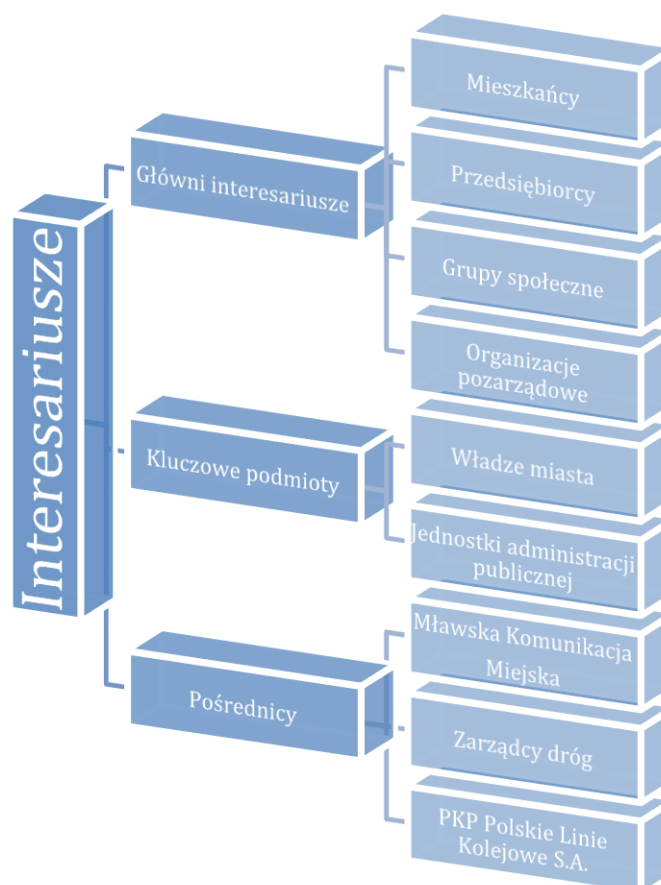
W procesie opracowywania oraz wdrażania planu zrównoważonej mobilności miejskiej kluczowe znaczenie ma identyfikacja najważniejszych interesariuszy. Zaangażowanie tych podmiotów już na wczesnym etapie pozwala zwiększyć akceptację społeczną dla dokumentu, a także ułatwia samą realizację postulatów planu.

Głównymi interesariuszami planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Mława są mieszkańcy miasta, najwięksi przedsiębiorcy na terenie miasta, organizacje pozarządowe i poszczególne grupy społeczne. Obszarem zainteresowań tych interesariuszy będzie oczywiście uzyskanie wysokiego poziomu komfortu i jakości życia, przy zapewnieniu swobodnego przemieszczania się na obszarze miasta.

Za kluczowe podmioty w analizie interesariuszy należy uznać władze miasta, które odpowiedzialne będą za wdrożenie planu m.in. poprzez realizację zadań przekazanych do poszczególnych wydziałów urzędu miasta.

Poniżej przedstawiona jest wizualizacja pozostałych kluczowych interesariuszy, którzy mogą mieć wpływ na realizację postulatów planu mobilności.

Rysunek 2. Interesariusze zaangażowani w realizację planu mobilności



źródło: opracowanie własne

Tabela 23. Detaliczny wykaz interesariuszy planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Mławy

Lp.	Nazwa	adres
1.	Młodzieżowa Rada Miasta Mława	ul. Stary Rynek 19 06-500 Mława
2.	Mławska Rada Działalności Pożytku Publicznego	ul. Stary Rynek 19 06-500 Mława
3.	Komenda Powiatowa Policji w Mławie	ul. Sienkiewicza 2 06-500 Mława
4.	Starostwo Powiatowe w Mławie	ul. Reymonta 6 06-500 Mława
5.	Stowarzyszenie Sportowo-Rekreacyjne "TEMPO" Mława	ul. Sportowa 7A 06-500 Mława
6.	Klub Pływacki Płetwal Mława	ul. Kopernika 38 06-500 Mława
7.	Towarzystwo Sportowe Relaks	ul. Sienkiewicza (korty tenisowe) 06-500 Mława
8.	Komisja do spraw opiniowania zmian w organizacji ruchu drogowego na drogach powiatowych i gminnych	ul. Reymonta 6 06-500 Mława
9.	Katolickie Stowarzyszenie Wspierania Dzieł Miłosierdzia i Ewangelizacji "Serce za Serce"	ul. Wyspiańskiego 8 06-500 Mława
10.	Polskie Stowarzyszenie na Rzecz Osób z Upośledzeniem Umysłowym	ul. Wyspiańskiego 8 06-500 Mława

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Mława

4. ROZWÓJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ W MIEŚCIE MŁAWA

4.1. ISTOTA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Zgodnie z dokumentem Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej PZMM to strategiczny plan stworzony w celu usatysfakcjonowania potrzeb mobilności ludzi oraz gospodarki w miastach i ich otoczeniu, dla lepszej jakości życia. Opiera się on na istniejących praktykach planistycznych i bierze pod uwagę zasady integracji, udziału społecznego oraz oceny.

Geneza Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) znajduje się w konieczności osiągnięcia celów w zakresie klimatu i energii, ustalonych przez przywódców Unii Europejskiej, a także w zidentyfikowanej potrzebie rozwiązywania miejskich problemów transportowych w sposób zrównoważony i zintegrowany. Podejście to charakteryzuje się zaangażowaniem interesariuszy oraz koordynacją polityk pomiędzy różnymi sektorami rozwoju (nie tylko transportu, lecz także planowania przestrzennego, ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, zdrowia i innych) w jednostce samorządu terytorialnego oraz pomiędzy sąsiadującymi miejscowościami.

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej wyróżnia się przede wszystkim skoncentrowaniem na ludziach, a nie tylko na samym ruchu, a jego podstawowymi celami są: dostępność i jakość życia, trwałość, jakość gospodarki, równość społeczna, zdrowie i jakość środowiska.

Z kolei do cech systemu transportu, stworzonego na bazie PZMM należą: zapewnienie obywatelom opcji transportowych, umożliwiających dostęp do kluczowych celów podróży i usług, poprawa stanu bezpieczeństwa, redukcja zanieczyszczenia powietrza, hałasu, redukcja emisji gazów cieplarnianych i konsumpcji energii, poprawa wydajności i efektywności kosztowej transportu, pozytywny wpływ na atrakcyjność i jakość środowiska miejskiego z korzyścią dla mieszkańców, gospodarki i społeczności jako całości.

Aby cele te zostały osiągnięte, istotne jest opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, charakteryzującego się:

- długoterminową wizją i przejrzystym planem wdrożenia,
- podejściem partycypacyjnym,
- zbilansowanym i zintegrowanym rozwojem wszystkich środków transportu,
- integracją poziomą i pionową,
- oceną obecnej i przyszłej skuteczności,
- regularnym monitorowaniem, przeglądem i raportowaniem,
- braniem pod uwagę kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu.

4.2. ZASADY REALIZACJI POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Główny cel działań mobilnościowych jest ściśle powiązany z głównym celem Planu Gospodarki Niskoemisyjnej który zakłada transformację gminy i miasta Mława w kierunku gospodarki niskoemisyjnej, poprzez:

- ograniczenie emisji gazów cieplarnianych,
- poprawę efektywności energetycznej,
- wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych i
- poprawę jakości powietrza.

Realizacja tych celów pod względem mobilnościowym zakłada:

- preferencję różnorodnych środków transportu zbiorowego w podróżach wewnętrznych na terenie miasta,
- preferencję ruchu pieszego i rowerowego wewnątrz miasta,
- podejmowanie działań do pełnego wykorzystania pojemności używanych środków transportu,
- modernizację układu drogowego tak, aby minimalizować przebiegi pojazdów na terenie miasta,
- modernizację skrzyżowań ułatwiających włączanie się do ruchu z dróg gminnych na drogę wojewódzką i drogi powiatowe o dużym natężeniu ruchu (skrzyżowania z ruchem okrężnym i skrzyżowania skanalizowane),
- wspieranie działań pozostałych interesariuszy umożliwiających tworzenie sieci drogowej, w ramach której możliwe jest rozdzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego na terenie miasta, zwłaszcza w zakresie transportu towarowego,
- podejmowanie działań umożliwiających budowę infrastruktury dla potrzeb eksploatacji pojazdów elektrycznych,
- lobbing wśród posłów i senatorów tworzenia prawa dającego władzom miasta możliwość podjęcia działań promujących używanie pojazdów z napędem alternatywnym (elektrycznym lub hybrydowym) i pojazdów wyposażonych w silniki spełniające najwyższe normy czystości spalin,
- zwiększenie wśród mieszkańców poziomu świadomości wpływu poszczególnych środków transportu na środowisko naturalne.

Cel ten jest także zgodny z misją zawartą w Strategii Rozwoju Miasta Mława do 2020 roku (załącznik do uchwały Nr VIII/78/2018 Rady Miasta Mława z dnia 30 czerwca 2015 r.).

5. PLAN DZIAŁANIA

5.1. INFORMACJE PODSTAWOWE

5.1.1. CELE I KIERUNKI INTERWENCJI PLANU MOBILNOŚCI

Za główne cele planu mobilności należy uznać:

- zagwarantowanie mieszkańcom miasta zrównoważonego dostępu do każdego rodzaju środka transportu
- promowanie niskoemisyjnych środków transportu
- odpowiednie skomunikowanie różnych rodzajów środków transportu w ramach stworzonego multimodalnego węzła przesiadkowego
- redukcja hałasu i ograniczenie postępującego zanieczyszczenia powietrza
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego
- wzrost atrakcyjności miasta Mława

Realizacja powyższych celów, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniej polityki mobilności w mieście Mława powinna finalnie przynieść efekty w postaci:

- zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego w centrum miasta
- dalszego wzrostu liczby podróżnych korzystających z komunikacji zbiorowej oraz z alternatywnych środków transportu, jak np. rower
- poprawy bezpieczeństwa i jakości życia mieszkańców
- wyraźne zmniejszenie emisji CO₂
- zminimalizowanie szans wystąpienia zjawiska kongestii na ulicach miasta

Poniżej przedstawione są główne kierunki interwencji w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Mława. Kierunki interwencji pozostają zgodne z obszarami strategicznej interwencji opisanymi w Strategii Rozwoju Miasta Mława do 2020 roku.

Rysunek 3. Kierunki interwencji planu mobilności



źródło: opracowanie własne

5.1.2. ZADANIA INWESTYCYJNE WYNIKAJĄCE Z KIERUNKÓW INTERWENCJI PLANU MOBILNOŚCI

Tabela 24. Kierunek interwencji 1. Poprawa atrakcyjności i jakości usług komunikacji zbiorowej

1. Poprawa atrakcyjności i jakości usług komunikacji zbiorowej	
L.p.	Nazwa zadania inwestycyjnego
1	Rozbudowa siatki połączeń Mławskiej Komunikacji Miejskiej
2	Zwiększenie dostępności lokalizacji przystanków MKM
3	Wprowadzenie możliwości przewozu roweru w MKM
4	Zwiększenie ilości autobusów niskopodłogowych w ramach MKM

Źródło: opracowanie własne

Tabela 25. Kierunek interwencji 2. Zrównoważony rozwój transportu zbiorowego

1. Zrównoważony rozwój transportu zbiorowego	
L.p.	Nazwa zadania inwestycyjnego
1	Ograniczenie niskiej emisji w Mławie poprzez budowę infrastruktury powiązanej z węzłem przesiadkowym oraz budowę przystanków dla komunikacji miejskiej
2	Budowa ścieżek rowerowych na terenie miasta Mława
3	Budowa systemu „Park&Ride”
4	Etapowe ograniczanie ruchu samochodowego w centrum miasta Mławy

Źródło: opracowanie własne

Tabela 26. Kierunek interwencji 3. Poprawa infrastruktury drogowej na terenie miasta Mława

3. Poprawa infrastruktury drogowej na terenie miasta Mława	
L.p.	Nazwa zadania inwestycyjnego
1	Skomunikowanie miasta Mława z węzłem przesiadkowym i korytarzami transportowymi sieci TEN-T
2	Rozwój stref ruchu pieszego z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej
3	Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego
4	Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych na terenie miasta Mława

Źródło: opracowanie własne

ZADANIA UZUPEŁNIAJĄCE

Rozwijanie zrównoważonej mobilności w Mławie wymagać będzie podjęcia wysiłków w wielu sferach rozwoju miasta. Przede wszystkim w działania powinni być zaangażowani mieszkańcy Miasta. Bardzo ważne jest przeprowadzenie starannie zaplanowanych akcji informacyjno-promocyjnych, które na celu będą miały uświadomienie mieszkańcom wagi zrównoważonej mobilności miejskiej, korzyści, jakie niesie za sobą, a także istotności ich uczestnictwa w realizacji wspólnych przedsięwzięć. Zmiana nastawienia mieszkańców, w tym wskazanie ich roli w rozwoju miasta, jest kluczowa w kwestii powodzenia zaplanowanych działań. Dzięki zmianie nawyków transportowych poszczególnych osób, upowszechnianie zrównoważonej mobilności w Mławie będzie procesem rozwojowym.

Skuteczne promowanie nowej kultury mobilności w mieście, to przede wszystkim działania komplementarne, obejmujące decyzje dotyczące rozwoju i funkcjonowania Miasta. Przedstawiciele poszczególnych jednostek budżetowych miasta oraz wydziałów urzędu miejskiego, a także projektanci powinni w swojej pracy uwzględniać założenia koncepcji zrównoważonego rozwoju. Ze względu na fakt, że na mobilność mieszkańców wpływa szereg czynników, nie tylko obejmujących ściśle kwestie transportu, ważne jest, by inne decyzje i plany uwzględniały promowanie i stymulowanie rozwoju zrównoważonej mobilności w Mławie.

Obok szeroko pojętej kampanii edukacyjnej społeczności lokalnej jak i świadomości decydentów, należy kłaść nacisk na rozwój transportu zbiorowego czyli MKM, aby zwiększyć rolę w podziale modalnym podróży mieszkańców. Działania służące temu obejmują uprzywilejowanie w ruchu, dostosowanie układu linii i częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb pasażerów (wyniki badań ankietowych potwierdzają te potrzeby), oraz generatorami ruchu w mieście, modernizacja taboru oraz ogólna integracja komunikacji zbiorowej z innymi środkami transportu w mieście.

Równoległe do rozwoju transportu zbiorowego należy podejmować działania mające na celu stymulację ruchu rowerowego w Mławie. Przyczyni się do tego rozbudowa infrastruktury rowerowej poprzez wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów, kontrapasów, budowę dróg dla rowerów czy uruchomienie systemu rowerów publicznych. Przedsięwzięcia te wpłyną na wzrost bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym oraz ułatwienie poruszania się rowerem po mieście, dzięki czemu sprawniej rozwijana będzie kultura rowerowa w mieście.

Dodatkowo, przedsięwzięcia poprawiające jakość przestrzeni publicznej Mławy przyczynią się nie tylko do wzrostu udziału podróży pieszych w podziale modalnym, lecz także do rozwoju gospodarczego i lepszej jakości życia. W tej kwestii niezbędne jest podejmowanie działań dających priorytet zrównoważonym formom transportu (pieszym, rowerowym i autobusowym), ograniczanie ruchu samochodowego w pewnych obszarach miasta i poprawę dostępności miasta dla jego mieszkańców, w tym likwidację barier architektonicznych, utrudniających poruszanie się.

Wdrażanie takich działań może spotkać się z niezadowoleniem określonej grupy mieszkańców, zwłaszcza, jeśli dotyczyć one będą ograniczania możliwości parkowania, poszerzania strefy płatnego parkowania, jak również większej kontroli przestrzegania zasad ruchu drogowego. Podobnie, niepopularne mogą być decyzje obejmujące ograniczanie ruchu samochodowego, jednocześnie dając priorytet pieszym, rowerzystom i/lub transportowi zbiorowemu. Stąd, szeroka i głęboka kampania edukacyjno-promocyjna uzasadniająca konieczność wprowadzania takich zmian będzie niezbędna w celu uzyskania poparcia społecznego.

5.2. TRANSPORT PUBLICZNY

Przeprowadzone badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta wskazuje, że ponad połowa mieszkańców dobrze ocenia dostępność do komunikacji zbiorowej. Zaledwie 14,34 proc. osób ocenie negatywnie ten aspekt, a 19,54% uważa, że dostępność jest zaledwie dostateczna. Należy podkreślić, że mieszkańcy pozytywnie oceniają przebieg obecnych linii komunikacyjnych.

Tabela 27. Ocena dostępności do komunikacji zbiorowej

Osiedle	bardzo dobra	dobra	dostateczna	niedostateczna
1. Śródmieście	20,70%	55,86%	19,53%	3,91%
2. Warszawska	22,92%	44,14%	18,00%	14,94%
3. Andersa	13,22%	44,22%	22,45%	20,11%
4. Wójtostwo	10,35%	51,68%	19,84%	18,13%
5. Kościuszki	11,56%	56,91%	14,46%	17,07%
6. Kopernika	8,88%	48,52%	27,40%	15,20%
7. Przemysłowe	16,61%	52,20%	27,44%	3,75%
8. Obrońców Mławy	15,68%	52,83%	22,26%	9,23%
9. Wólka	18,13%	52,55%	23,52%	5,80%
10. Koziełsk	8,40%	56,51%	26,79%	8,30%
11. Piekietko	7,92%	59,33%	18,98%	13,77%
12. Krajewo	13,13%	55,15%	14,87%	16,85%
13. Książąt Mazowieckich	11,16%	51,41%	17,58%	19,85%
14. Zawkrze	10,16%	52,44%	13,06%	24,34%
15. Młodych	20,62%	48,54%	6,97%	23,87%
Średnia	13,96%	52,15%	19,54%	14,34%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

Jednocześnie na podstawie badań wymagać należy działań priorytetowych:

- zwiększenia częstotliwości kursowania
- umożliwienia przewozu rowerów w pojazdach komunikacji publicznej

Uzupełniające działania, które należy podjąć:

- wdrożenie systemu „Park&Ride”
- zwiększenie przystanków do obsługi w ramach MKM

Ponad połowa respondentów wskazuje dostęp do komunikacji zbiorowej jako dobry, z wynikiem bardzo dobrym to około 65 % ankietowanych. Jednocześnie jednak wskaźnik partycypacji z komunikacji publicznej jest stosunkowo niski, tym samym do poprawy powyższego wskaźnika należy dążyć przede wszystkim poprawiając ofertę przejazdów zbiorowych, dopasowując ją do częstotliwości i kierunków generowanego ruchu komunikacyjnego .

Tabela 28. Postulaty zmian w komunikacji publicznej

Dzielnica	zwiększenie dostępności (lokalizacja i ilość przystanków)	zwiększenie częstotliwości kursowania	zmiana przebiegu linii	połączenie z systemem „Parkuj i jedź”	umożliwienie przewozu rowerów	inne
1. Śródmieście	14,29%	31,82%	8,77%	1,95%	28,90%	14,29%
2. Warszawska	17,93%	25,66%	8,43%	5,21%	29,57%	16,57%
3. Andersa	20,98%	30,80%	12,61%	9,81%	34,67%	20,82%
4. Wójtostwo	23,13%	30,37%	12,37%	9,86%	34,96%	18,36%
5. Kościuszki	27,46%	29,97%	10,41%	11,12%	38,45%	19,68%
6. Kopernika	26,66%	30,49%	8,99%	8,65%	31,55%	19,80%
7. Przemysłowe	25,93%	33,73%	7,20%	12,10%	34,46%	22,97%
8. Obrońców Mławy	25,94%	36,23%	9,44%	17,23%	32,45%	26,22%
9. Wólka	23,04%	31,91%	12,76%	22,68%	26,53%	25,40%
10. Koziełsk	20,99%	36,23%	11,95%	22,26%	34,86%	26,15%
11. Piekiełko	20,35%	34,82%	12,85%	20,97%	36,90%	20,12%
12. Krajewo	23,86%	38,80%	17,69%	14,46%	31,34%	18,38%
13. Książąt Mazowieckich	18,93%	35,36%	13,57%	20,47%	27,90%	14,69%
14. Zawrze	19,29%	34,79%	15,05%	22,99%	32,87%	14,07%
15. Młodych	19,13%	32,78%	10,34%	19,91%	30,39%	11,09%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

Badania ankietowe pokazują stosunkowo niski poziom partycypacji z komunikacji publicznej. Jest to dość niepokojące, zwłaszcza że dla mieszkańców miasta komunikacja autobusowa jest bezpłatna. Wydaje się, że kluczowe dla zwiększenia wskaźnika partycypacji z transportu publicznego jest zwiększenie częstotliwości kursowania, oraz integracja transportu w ramach węzła przesiadkowego. Pierwszy z elementów, powinien w większym stopniu uwzględniać komunikację do i z podstawowych generatorów ruchu. Drugi stanowi, szansę na zwiększenie ilości pasażerów komercyjnych, nie będących mieszkańcami miasta Mława.

5.3. TRANSPORT SAMOCHODOWY I POLITYKA PARKINGOWA

Zdecydowana większość mieszkańców miasta podróżuje głównie z wykorzystaniem samochodu (41,24%). Co czwarty mieszkaniec podróżuje głównie pieszo, a co piąty komunikacją autobusową (MKM). Uboga sieć ścieżek rowerowych determinuje fakt, że zaledwie co dziesiąty mieszkaniec miasta korzysta aktywnie z roweru.

Tabela 29. Preferencje w zakresie sposobu podróżowania

Osiedle	Pieszko	Rowerem	Autobusem/busem	samochodem
1. Śródmieście	25,09%	11,44%	14,76%	48,71%
2. Warszawska	25,26%	10,60%	18,99%	45,15%
3. Andersa	22,73%	13,00%	21,33%	42,94%
4. Wójtostwo	30,45%	12,29%	27,57%	29,69%
5. Kościuszki	16,04%	12,00%	22,49%	49,47%
6. Kopernika	31,07%	12,73%	25,54%	30,66%
7. Przemysłowe	20,06%	12,21%	24,02%	43,71%
8. Obrońców Mławy	28,93%	7,19%	29,74%	34,14%
9. Wólka	35,06%	11,57%	22,31%	31,06%
10. Koziełsk	27,39%	15,75%	26,92%	29,94%
11. Piekiełko	26,53%	6,96%	20,75%	45,76%
12. Krajewo	31,90%	7,33%	11,83%	48,94%
13. Książąt Mazowieckich	12,75%	10,90%	13,54%	62,81%
14. Zawrze	22,66%	13,15%	17,43%	46,76%
15. Młodych	30,00%	12,11%	28,98%	28,91%
Średnia	25,73%	11,28%	21,75%	41,24%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

Co ciekawe mieszkańcy wykorzystują samochód głównie w celu podróży na zakupy (41,79%). Co piąta osoba dojeżdża samochodem do pracy. W tym kontekście nie dziwi, że zdecydowana większość mieszkańców jest przeciwna ograniczaniu budowy miejsc postojowych w centrum miasta (ponad 65% wskazań).

Co za tym idzie należy:

- nie poszerzać zakresu strefy płatnego parkowania
- podjąć działania aktywizujące wśród osób, które korzystają z samochodu celem dojazdu do pracy (m.in. poprzez rozbudowę siatki połączeń MKM, zwiększenie dostępności lokalizacji przystanków MKM)
- podjąć działania mające na celu poprawę jakości środowiska i ograniczanie hałasu
 - promocja samochodów małogabarytowych i wykorzystujących ekologiczne formy napędu
 - ograniczanie ruchu pojazdów samochodowych nie spełniających wskazanych norm emisji spalin

Wyniki badania ankietowego wskazują na rozwojową strukturę form podróżowania, z perspektywy strategicznych rozwiązań wzmacniających gospodarkę niskoemisyjną. Dzisiaj wybierana forma transportu do szkoły czy pracy, czyli w dzień roboczy to tylko w 41 % samochód. Niewiele mniejszy jest łączny odsetek wskazań jako formy transportu roweru i formy pieszej. Tym samym ocenić należy, że systemowe rozwiązania wzmacniające te dwie formy transportu mogą jeszcze poprawić te efekty kosztem transportu samochodowego.

Pewnym problemem wydaje się niski procent wskazań zbiorowej komunikacji autobusowej. Wybór ten może zostać wzmocniony poprzez budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego, integrującego wszystkie dostępne formy transportu: kolejowy, drogowy indywidualny i zbiorowy, oraz pieszy i rowerowy.

Podkreślić jednak należy, że niski poziom wskazania transportu zbiorowego autobusowego świadczyć może o jednoczesnej konieczności zmian dostosowawczych wewnętrznych w zakresie miejskiego transportu publicznego. Wskazane zmiany dostosowawcze powinny iść przede wszystkim w kierunku poprawy użyteczności społecznej transportu zbiorowego poprzez efektywniejsze dopasowanie kierunków i częstotliwości kursów do oczekiwań użytkowników, zwłaszcza w dniach roboczych. Drugim kierunkiem powinna być poprawa jakościowa dostępnego taboru autobusów i busów. W tym celu należy podjąć działania nad rozbudową taboru, który w szczególności będzie spełniał normy w zakresie gospodarki niskoemisyjnej spalin i hałasu.

Tabela 30. Cel podróży samochodem w granicach miasta Mława

Osiedle	praca	zakupy	rekreacja i czas wolny	inne
1. Śródmieście	23,32%	58,50%	11,07%	7,11%
2. Warszawska	20,83%	51,82%	8,25%	19,10%
3. Andersa	8,52%	57,36%	26,00%	8,12%
4. Wójtostwo	14,11%	51,57%	27,85%	6,47%
5. Kościuszki	21,65%	49,50%	23,09%	5,76%
6. Kopernika	27,35%	43,52%	21,91%	7,22%
7. Przemysłowe	22,59%	37,64%	26,30%	13,47%
8. Obrońców Mławy	22,05%	31,77%	31,55%	14,63%
9. Wólka	26,99%	29,51%	25,54%	17,96%
10. Kozielsk	25,38%	28,45%	26,11%	20,06%
11. Piekiełko	25,93%	38,49%	24,43%	11,15%
12. Krajewo	25,02%	37,09%	24,44%	13,45%
13. Książąt Mazowieckich	32,08%	39,36%	18,82%	9,74%
14. Zawkrze	37,20%	37,06%	19,83%	5,91%
15. Młodych	38,11%	35,23%	13,70%	12,96%
Średnia	24,74%	41,79%	21,93%	11,54%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

Za budową zintegrowanych stacji przesiadkowych przemawia fakt, że tylko 24 % ankietowanych pracę wskazuje jako determinantę komunikacji samochodem osobowym w obręb miasta. Tym samym reszta respondentów potencjalnie jest skłonna skorzystać z zintegrowanych centrów przesiadkowych na komunikację zbiorową, czy też korzystać z ciągów rowerowych i pieszych.

Jeśli korzystanie z samochodów osobowych deklaratywnie w ponad 60 % dotyczy zakupów, które z racji specyfiki centrów handlowych mają natężenie głównie weekendowe oraz także weekendowej rekreacji to przyjęć można za konieczne rozbudowanie miejsc parkingowych wokół weekendowych generatorów ruchu a nie konieczność rozbudowy dróg w obręb miasta Mława.

Tabela 29. Główny środek transportu w dni robocze

Osiedle	kierowca własnego samochodu	pasażer samochodu	pieszy uczestnik ruchu	rowerzysta	pasażer publicznego transportu zbiorowego
1. Śródmieście	23,40%	16,26%	35,71%	13,05%	11,58%
2. Warszawska	23,54%	19,82%	31,70%	15,41%	7,28%
3. Andersa	26,28%	24,67%	34,05%	17,44%	1,25%
4. Wójtostwo	27,37%	26,91%	36,50%	19,78%	5,86%
5. Kościuszki	31,81%	29,10%	39,49%	16,02%	6,02%
6. Kopernika	31,47%	34,16%	33,11%	18,24%	6,31%
7. Przemysłowe	33,96%	32,00%	30,18%	18,61%	4,77%
8. Obrońców Mławy	42,69%	27,15%	26,95%	17,76%	4,05%
9. Wólka	37,30%	25,37%	29,71%	16,46%	8,13%
10. Kozielsk	30,68%	28,56%	25,11%	15,10%	11,01%
11. Piekiełko	28,24%	33,31%	25,44%	15,92%	11,87%
12. Krajewo	31,76%	31,07%	25,66%	16,05%	11,94%
13. Książąt Mazowieckich	31,87%	26,32%	23,86%	12,67%	6,30%
14. Zawkrze	34,46%	25,03%	18,39%	13,09%	4,47%
15. Młodych	31,11%	18,53%	23,50%	20,75%	1,02%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

W dni robocze dominuje (prawie 50 %) transport samochodowy, w drugiej kolejności pieszy i rowerowy. Zgodnie ze strategią niskoemisyjną powinny się dążyć w pierwszej kolejności do: rozbudowy chodników i ścieżek rowerowych oraz ich integracji w ciągi komunikacyjne prowadzące do miejsc określanych jako generatory ruchu. Jednocześnie zachętą do zamiany komunikacji samochodowej na komunikację transportu zbiorowego będą zintegrowane stacje przesiadkowe. Można powiedzieć, że propozycja dotycząca rozbudowy i integracji ciągów pieszych i rowerowych adresowana jest w pierwszej kolejności do mieszkańców miasta Mława, a propozycja budowy centrów przesiadkowych, ulokowanych poza obrębem miasta wokół stacji kolejowej adresowana jest do głównie do mieszkańców powiatu mławskiego i ościennych których ruch do i z miasta Mława generowany jest w związku z pracą bądź szkołą.

Tabela 31. Preferencje w ograniczaniu budowy miejsc postojowych

Osiedle	Zdecydowanie tak	tak	nie	zdecydowanie nie
1. Śródmieście	8,12%	34,32%	39,85%	17,71%
2. Warszawska	9,68%	33,66%	41,82%	14,84%
3. Andersa	2,63%	30,56%	42,53%	24,28%
4. Wójtostwo	6,64%	23,37%	50,15%	19,84%
5. Kościuszki	8,76%	19,68%	52,75%	18,81%
6. Kopernika	20,54%	15,16%	48,75%	15,55%
7. Przemysłowe	26,82%	21,25%	32,92%	19,01%
8. Obrońców Mławy	9,62%	24,49%	38,74%	27,15%
9. Wólka	3,84%	27,52%	44,64%	24,00%
10. Koziełsk	8,35%	23,45%	41,17%	27,03%
11. Piekietko	7,26%	16,82%	51,61%	24,31%
12. Krajewo	6,75%	16,25%	46,29%	30,71%
13. Książąt Mazowieckich	18,06%	18,00%	47,33%	16,61%
14. Zawkrze	16,88%	12,29%	50,25%	20,58%
15. Młodych	20,81%	10,34%	57,86%	10,99%
Średnia	11,65%	21,81%	45,78%	20,76%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

Wyniki badania ankietowego wyraźnie pokazują, że ankietowani mieszkańcy miasta Mława opowiadają się w ponad 65 % przeciw ograniczaniu budowy miejsc postojowych. Realizacja tego celu powinna zostać przeprowadzona poprzez koncentrację miejsc postojowych w miejscach będących największymi generatorami ruchu. Z ankiety wynika także, że oczekiwania mieszkańców w powyższym zakresie dotyczą szczególnie generatorów ruchu o charakterze weekendowym, czyli sklepy wielkopowierzchniowe, rekreacji i kultu.

Polityka parkingowa w mieście Mława powinna być realizowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Należy dążyć do takiego podziału ruchu pomiędzy środki transportu, aby minimalizować nadmierne zatłoczenie sieci dróg i parkingów przy równoczesnym zapewnieniu możliwości sprawnego przemieszczania się. W wyznaczonych strefach (szczególnie w centrum i innych rejonach miasta, gdzie obserwuje się wzmożony ruch i wysoki stopień zapełnienia parkingów) może się to wiązać z prowadzeniem działań, które mają na celu uspokojenie i ograniczenie ruchu samochodowego na rzecz innych środków transportu, np. ruchu pieszego, rowerowego czy komunikacji zbiorowej.

Ważnym działaniem, mającym na celu uspokojenie i ograniczenie ruchu w centrum miasta jest konsekwentna realizacja polityki płatnego parkowania.

Opłata za parkowanie powinna być ustalona na takim poziomie, aby w strefie płatnego parkowania zawsze była możliwość zaparkowania. Najprostszą metodą jest stosowanie taryfy progresywnej (czyli każda kolejna godzina postoju jest droższa od poprzedniej). W ten sposób uzyskuje się dużą rotację – z jednego miejsca korzysta wiele osób (klientów, petentów okolicznych urzędów) przez relatywnie krótki czas, a minimalizuje się udział parkujących do pracy (czyli 8-9 godzin dziennie). Niska opłata za krótkie parkowanie nie stanowi istotnego obciążenia podczas załatwiania spraw sporadycznych, a wysoka opłata za długie parkowanie ma zagwarantować dostępność miejsc parkingowych w ogóle. Strefa parkowania musi być jasno zdefiniowana pod względem przestrzennym oraz pojemności – jednoznacznie miejsca przeznaczone do parkowania muszą być wyznaczone. Tańsza opłata abonamentowa powinna być dostępna jedynie dla mieszkańców strefy.

5.4. ROZWÓJ STREF RUCHU PIESZEGO

W kontekście pieszych, w tym w głównej mierze osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej należy zadbać o udogodnienia w sposobie poruszania się:

- obniżone krawężniki
- przejścia dla pieszych (wyniesione)
- prowadnice dla osób niewidomych
- budowa bezkolizyjnych ciągów pieszych prowadzonych z ruchem samochodowym
- likwidacja schodów
- budowa doświetlenia ciągów pieszych (głównie przejść dla pieszych)

Jak wskazują badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta, Ci w głównej mierze oczekują uprzywilejowania w ruchu dla pieszych. Jednocześnie mieszkańcy, jako priorytetowe traktują zwiększenie dostępności przestrzeni dla ruchu pieszego.

Tabela 32. Preferencje w zakresie uprzywilejowania wskazanych typów użytkowników ruchu

Osiedle	Pieszy	Kierowca	Rowerzysta
1. Śródmieście	59,78%	22,88%	17,34%
2. Warszawska	65,90%	14,28%	19,82%
3. Andersa	70,97%	14,60%	14,43%
4. Wójtostwo	63,51%	21,82%	14,67%
5. Kościuszki	61,48%	22,18%	16,34%
6. Kopernika	58,16%	19,39%	22,45%
7. Przemysłowe	56,96%	17,63%	25,41%
8. Obrońców Mławy	70,13%	17,02%	12,85%
9. Wólka	67,48%	18,66%	13,86%
10. Koziełsk	62,72%	16,83%	20,45%
11. Piekiełko	67,51%	14,92%	17,57%
12. Krajewo	66,60%	13,30%	20,10%
13. Książąt Mazowieckich	60,08%	16,92%	23,00%
14. Zawkrze	61,70%	12,75%	25,55%
15. Młodych	52,05%	13,66%	34,29%
Średnia	63,00%	17,12%	19,88%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

Oczekiwania mieszkańców w pierwszej kolejności wskazują na oczekiwania związane z budową ciągów pieszych. W ramach tego rozważyć należy przede wszystkim: rewitalizację dotychczasowych ciągów pieszych i chodników, budowę nowych, łączenie chodników i ścieżek pieszych w ciągi komunikacyjne prowadzące do śródmieścia. W dalszej kolejności należy rozważyć okresowe, weekendowe wyłączenia z ruchu samochodów miejsca koncentracji ruchu pieszego (rynek). Ponadto wskazać należy na konieczność zwiększenia użyteczności ciągów pieszych poprzez obniżenie wysokości chodników dla osób z ograniczeniami ruchowymi, bądź poruszającymi się na wózkach inwalidzkich, a także wzmocnienie systemu oznaczeń i sygnalizacji, w tym świetlnej przejść przez drogi. W tym zakresie istotnym elementem może być także rozbudowa istniejących systemów monitoringu ruchu poprzez objęcie nimi w większym stopniu ciągów komunikacyjnych pieszych i rowerowych.

Tabela 33. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie

Osiedle	zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego	wprowadzenie stacji roweru publicznego	poprawy infrastruktury rowerowej	poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego	system parkingów „Parkuj i jedź”	poprawy połączeń międzydzielnicowych transportem alternatywnym	poprawy dostępności komunikacji do stref podmiejskich	inne
1. Śródmieście	12,56%	14,22%	35,07%	6,40%	7,58%	2,84%	7,11%	14,22%
2. Warszawska	14,56%	15,23%	30,59%	7,27%	9,83%	4,62%	6,95%	11,12%
3. Andersa	15,06%	17,15%	28,11%	9,03%	16,11%	5,14%	9,35%	12,29%
4. Wójtostwo	20,37%	17,79%	27,03%	7,45%	21,11%	7,90%	9,64%	9,08%
5. Kościuszki	28,55%	19,22%	27,94%	8,64%	22,54%	8,13%	20,03%	14,78%
6. Kopernika	27,04%	15,54%	28,06%	9,68%	21,14%	9,59%	18,74%	10,56%
7. Przemysłowe	30,11%	11,52%	25,15%	9,44%	22,49%	4,55%	13,94%	12,14%
8. Obrońców Mławy	32,64%	16,53%	22,87%	9,10%	24,37%	2,79%	16,42%	23,46%
9. Wólka	35,28%	8,52%	26,47%	5,41%	20,16%	10,34%	18,99%	19,86%
10. Koziełsk	38,14%	6,79%	27,32%	3,94%	24,97%	12,22%	19,05%	17,83%
11. Piekiełko	41,06%	7,78%	26,24%	3,04%	18,03%	13,91%	23,14%	10,95%
12. Krajewo	34,14%	6,40%	27,58%	2,36%	20,69%	17,61%	20,25%	14,29%
13. Książąt Mazowieckich	30,14%	4,35%	26,38%	7,51%	16,08%	22,27%	28,15%	13,77%
14. Zawrze	32,51%	4,27%	27,83%	9,74%	14,44%	27,16%	28,33%	14,77%
15. Młodych	30,42%	4,61%	36,33%	8,97%	19,93%	25,63%	21,52%	20,07%
Średnia	28,17%	11,33%	28,20%	7,20%	18,63%	11,65%	17,44%	14,61%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

Oczekiwania społeczne koncentrują się w pierwszej kolejności na: poprawie infrastruktury rowerowej oraz zwiększeniu przestrzeni dla ruchu pieszego.

Pierwsze z zadań można realizować poprzez: budowę nowych ścieżek lub rozbudowę istniejących ale także łączenie ciągów komunikacyjnych ścieżek rowerowych. Ciągi komunikacyjne powinny zostać ukierunkowane na realizację dwóch rodzajów potrzeb: związanej z dotarciem do centrum miasta Mława (istotne w dniach roboczych: dojazd do szkoły i pracy) oraz wyjazdy rekreacyjne i turystyczne (weekendy, urlopy) poza obrębem miasta Mława, na terenie powiatu mławskiego.

Potrzeba druga to przede wszystkim rewitalizacja istniejących chodników i ciągów pieszych oraz budowa nowych zwłaszcza w miejscach o charakterze generatorów ruchu, czyli szkoły, śródmieście ale także nowe osiedla mieszkaniowe. Do potrzeb związanych z komunikacją rowerową należy też zaliczyć wprowadzenie stacji roweru publicznego. To zadanie powinno być jednak w czasie odłożone do momentu zakończenia budowy i integracji ciągów komunikacji rowerowej.

W dalszej kolejności oczekiwania społeczne wskazują na konieczność realizacji nowoczesnych integratorów różnych rodzajów komunikacji. Taką rolę spełniają centra przesiadkowe typu park & ride, park & bike ulokowane zwykle w stacjach przesiadkowych PKP, gdzie następuje koncentracja ścieżek rowerowych z komunikacją samochodową i kolejową. Ważne w tym przypadku jest zintegrowanie rozkładów jazdy komunikacji publicznej samochodowej i kolejowej oraz jednolity system oznaczeń przystanków.

5.5. KONCEPCJA ROZWOJU TRANSPORTU ROWEROWEGO

Rowery publiczne, jako element systemu transportowego, cieszą się rosnącą popularnością w miastach na całym świecie. Jest to związane z wprowadzaniem i realizacją przez jednostki miejskie polityk transportowych zrównoważonego rozwoju, które za jeden z celów stawiają promocję ruchu rowerowego. W ten sposób miasta chcą kształtować zachowania komunikacyjne mieszkańców.

Komunikacja rowerowa stanowi jedną z najbardziej pożądanых form transportu w mieście – nie generuje korków, hałasu, nie zanieczyszcza powietrza, a przy tym zajmuje na ulicy znacznie mniej miejsca niż samochody. Wszystkie te cechy pozwalają uznawać rower za przyjazny środek miejskiego transportu i promować w ten sposób zdrowy tryb życia.

Integracja komunikacji rowerowej z komunikacją publiczną znacząco zwiększa atrakcyjność transportu publicznego. Co za tym idzie, zwiększa częstotliwość korzystania z niego, a także wpływa na redukcję korków, hałasu i zanieczyszczenia w mieście. Poprawie ulega także zdrowie mieszkańców.

Flagowym przykładem integracji obu systemów jest Holandia, gdzie 35% osób, które korzystają z pociągów, docierają na dworzec przy pomocy roweru.

Grupę osób najczęściej korzystających z systemu roweru publicznego stanowią osoby, odbywające podróże jednośladem do, bądź w granicach obszarów śródmiejskich. Prowadzi to do ograniczenia korzystania z samochodu na krótkich podróżach wewnątrz miasta oraz zmniejsza natężenie ruchu w mieście.

Transport rowerowy w przypadku takiego miasta jak Mława powinien spełniać dwie funkcje komunikacyjne:

1. Jako element dojazdu do innego środka transportu (kolej lub autobus) – element uzupełniający system transportowy miasta
2. Jako podstawowy element komunikacyjny dojazdu do miejsca przeznaczenia (sklep, szkoła czy inne miejsce użyteczności publicznej)

Badanie zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława wskazuje, że obszarem priorytetowych inwestycji powinien być ruch rowerowy (55,64% wskazań).

Tabela 34. Preferencje w zakresie priorytetowych inwestycji w obszarze infrastruktury i wyposażenia

Osiedle	ruchu pieszego	ruchu rowerowego	publicznego transportu zbiorowego	ruchu samochodowego	miejsca postojowe	miejsca parkingowe	strefy płatnego parkowania
1. Śródmieście	26,42%	27,81%	6,74%	12,09%	12,44%	13,30%	1,21%
2. Warszawska	34,08%	33,29%	8,14%	11,08%	14,23%	13,57%	5,22%
3. Andersa	33,26%	26,83%	8,77%	15,56%	11,81%	9,71%	12,94%
4. Wójtostwo	32,98%	25,70%	15,18%	17,19%	14,09%	8,70%	6,32%
5. Kościuszki	23,44%	33,53%	13,22%	17,11%	16,36%	13,01%	4,20%
6. Kopernika	34,14%	31,91%	10,57%	18,61%	23,63%	13,25%	6,38%
7. Przemysłowe	42,07%	34,51%	10,01%	14,10%	27,79%	14,51%	4,03%
8. Obrońców Mławy	43,46%	40,05%	13,07%	17,57%	27,15%	15,82%	3,38%
9. Wólka	42,49%	44,63%	17,18%	20,52%	29,01%	20,49%	5,05%
10. Koziełsk	39,39%	41,35%	13,76%	19,06%	33,53%	23,29%	8,50%
11. Piekiełko	38,36%	42,91%	18,44%	17,27%	30,46%	29,34%	5,89%
12. Krajewo	35,67%	47,18%	15,44%	21,52%	31,95%	39,34%	12,91%
13. Książąt Mazowieckich	36,17%	49,68%	21,28%	23,49%	29,79%	40,32%	9,02%
14. Zawkrze	36,72%	53,48%	20,77%	28,01%	34,25%	46,82%	9,56%
15. Młodych	40,00%	55,64%	21,57%	22,65%	32,57%	53,99%	6,46%

źródło: opracowanie własne na podstawie badania zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława

Respondenci wskazują na konieczność rozbudowy ciągów rowerowych, pieszych, miejsc parkingowych i postojowych. Na bazie badania wskazać należy potencjał do zmniejszenia ruchu samochodów osobowych, tym samym do ograniczenia emisji szkodliwych substancji. Podstawowym warunkiem jest jednak rozbudowa ścieżek rowerowych i ciągów pieszych w obrębie miasta Mława, a poza obrębem miasta stworzenie zintegrowanego węzła przesiadkowego.

W celu zwiększenia atrakcyjności przejazdu rowerami w mieście Mława należy w pierwszej kolejności przygotować lub zbudować infrastrukturę rowerową. Na tą infrastrukturę składają się następujące elementy:

- Ścieżki rowerowe – zbudowanie lub wytyczenie ścieżek rowerowych w pasie chodnika lub pasie drogowym. Takie parametry mogą spełniać również drogi o uśpionym ruchu czyli z prędkością do 30 km/h. Przykładowa ścieżka rowerowa jak poniżej:

Fotografia 1. Przykładowa ścieżka rowerowa w mieście Mława



Transport rowerowy może mieć swoje źródło w dwóch potrzebach społeczeństwa – sprawnym przedostaniu się do konkretnego celu lub turystycznym i rekreacyjnym aspekcie wykorzystania infrastruktury rowerowej. Obie potrzeby mogą być zaspokojone poprzez stworzenie komfortowej i jednolitej sieci rowerowej. Tworzą ją nie tylko ciągi rowerowe, ale też towarzyszące im obiekty infrastruktury oraz odpowiednie oznaczenia wizualne.

Aby zachęcić mieszkańców do komunikacji rowerowej należy zadbać o jej odpowiedni poziom bezpieczeństwa, stan techniczny oraz spójną sieć połączeń i towarzyszącą im infrastrukturę (parkingi, wiaty).

Nawiązując do ustawy „Prawo o ruchu drogowym” droga rowerowa może być wytyczona na kilka sposobów – jako całkiem odrębny ciąg jezdny bądź część istniejącej sieci. Warto dopasować jej rodzaj w zależności do uwarunkowań istniejącego zagospodarowania i natężenia ruchu.

- Niezależna od układu drogowego wydzielona droga dla rowerów bądź szlak rowerowy:
 - o Zwykle prowadzone jako drogi rekreacyjne – o terenach widokowych i wypoczynkowych;
 - o Powinny wytyczać pasy ruchu dwukierunkowego;
 - o Ich wartość podnosi towarzysząca infrastruktura (miejsca widokowe, wiaty spoczynkowe) i zagospodarowanie otaczającego terenu (usługi gastronomiczne, rekreacyjne, higieniczne);
- Droga dla rowerów oddzielona od innych dróg lub jezdni konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - o Są prowadzone wzdłuż jedni, lecz oddzielone od niej w sposób zapewniający bezpieczeństwo (zazwyczaj pasem zieleni lub oznaczeniami poziomymi);
- Wydzielony pas ruchu dla rowerów:
 - o Część jezdni przeznaczona dla ruchu rowerów w jednym kierunku; o Oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.
- Ciąg pieszo-rowerowy:
 - o Zakłada współistnienie ruchu rowerowego i pieszych na jednym pasie;
 - o Powinien uwzględniać miejsca o podobnym, umiarkowanym, natężeniu zarówno ruchu rowerowego, jak i pieszego.

Szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:

- 1,5 m – gdy jest ona jednokierunkowa,
- 2,0 m – gdy jest ona dwukierunkowa,
- 2,5 m – gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi.

- Parkingi B&R (Bike&Ride) – w skład tych parkingów wchodzi stojaki na rowery i ewentualnie wiaty. Najczęściej powinny być one lokalizowane bliżej obiektów dworcowych i peronów stacyjnych oraz innych miejsc użyteczności publicznej, niż parkingi dla samochodów osobowych, a wynika to głównie ze względów logistycznych (parkingi B+R nie są typowym źródłem kolizji i zajmują znacznie mniej miejsca). Ponadto w przypadku dużego zainteresowania użytkowników z utworzonych parkingów B+R, należy wziąć pod uwagę opcjonalną możliwość rozszerzenia oferty o boksy rowerowe, również zaprojektowane jako chroniące przed kradzieżą i wchodzące w obszar monitorowany. Przykład wiaty rowerowej ilustruje rysunek poniżej:

Fotografia 2. Przykład wiaty rowerowej, będącej formą parkingu B+R²



W odniesieniu do planowanych działań w zakresie infrastruktury rowerowej na terenie Miasta Mława postuluje się podjęcie następujących działań³:

- Połączenie istniejących ścieżek, w celu zagwarantowania społeczności lokalnej dogodnego korzystania ze ścieżek rowerowych w podróżach związanych z motywacją – praca,
- Wydzielanie ścieżek rowerowych z istniejących fragmentów chodników (efektywność kosztowa),
- Koncentracja na działaniach mających na celu budowę ścieżek rowerowych, służących wyjazdom z istotnych generatorów ruchu, jak np. duże osiedla mieszkaniowe,
- Budowa kontrapasów w lokalizacjach, w których nie mogą mieć zastosowania tradycyjne metody planistyczne.

²<http://www.radfahren-ffm.de/122-0-Unsere-Etappensiege.html?sel=130>, dostęp: 19.10.2015 r.

³ Całościowa koncepcja rozwoju ścieżek rowerowych stanowi oddzielne opracowanie

5.6. ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ I TRANSPORT TOWARÓW

Zarządzanie mobilnością (Mobility Management – MM) to koncepcja promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzania zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych. U podstaw zarządzania mobilnością leżą „miękkie” środki, takie jak informacja i komunikacja, organizacja usług oraz koordynacja działań różnych partnerów. Środki „miękkie” najczęściej mają za zadanie poprawę skuteczności środków „twardych” stosowanych w transporcie miejskim (takich jak nowe linie, drogi lub ścieżki rowerowe). Środki zarządzania mobilnością (w porównaniu ze środkami „twardymi”) nie muszą wymagać wielkich inwestycji finansowych, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego wskaźnika korzyści/koszty.

Współpraca pomiędzy różnymi wydziałami miastami oraz pomiędzy instytucjami prywatnymi i publicznymi wspomaga rozwiązania, które mogą spełnić cele publiczne jak i prywatne w zakresie mobilności i transportu. Narzędzia zarządzania mobilnością oparte są na informacji, komunikacji, organizacji, koordynacji i wymagają promocji. Trzy elementy czy kryteria stanowią o wysokiej jakości polityki zarządzania mobilnością:

- wysoki stan wiedzy o zachowaniu mobilności oraz potrzebach grup docelowych i obywateli jako baza do stworzenia polityki MM;
- całościowa wizja i cele polityki zarządzania mobilnością spisane w formie dokumentu („polityka w teorii”);
- dobra całościowa koordynacja i przywództwo polityki zarządzania mobilnością oraz procesami.

Cele polityki zarządzania mobilnością w mieście Mława jest chęć budowania dogłębnej wiedzy o zachowaniach lokomocyjnych oraz potrzebach w zakresie mobilności wszystkich grup docelowych i obywateli. W tym celu zostały przeprowadzone szczegółowe badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta Mława między innymi poprzez ankiety gospodarstw domowych. Poprzez te badania dokonaliśmy ocen kluczowych kryteriów komunikacyjnych mieszkańców co spowoduje zaproponowanie takich rozwiązań które będą przyjazne.

Zarządzanie mobilnością miejską w Mławie obrazuje poniższy schemat

Rysunek 4. Zarządzanie mobilnością miejską w Mławie



źródło: opracowanie własne

Zasada zrównoważonego rozwoju oznacza równowagę i integrację pomiędzy aspektem społecznym i gospodarczym a ochroną środowiska. Dotyczy to również transportu. Poprawa jakości systemu transportowego w zasadniczy sposób wpływa na rozwój gospodarczy i społeczny danego regionu. Zrównoważony rozwój jest więc fundamentem, na którym powinny opierać się dokumenty strategiczne, krajowe i lokalne, w odniesieniu do wszelkich dziedzin, społecznych i gospodarczych, funkcjonowania kraju i jego poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie miast - poprawienie stanu środowiska naturalnego wpłynie na poprawę warunków życia ich mieszkańców, w konsekwencji, więc spowoduje, że miasta w dłuższej perspektywie pozostaną miejscami zamieszkiwania, nauki, pracy i odpoczynku, postępu społecznego, wzrostu, innowacji i rozwoju.

Włączenie Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do przyjęcia unijnych standardów i regulacji prawnych pozwalających na otwarcie gospodarcze i swobodę przepływu osób, towarów i kapitału. Dotyczy to także transportu - należy wprowadzać w nim uczciwą konkurencję oraz utrzymywać normy techniczne i ekologiczne. Wytyczne europejskiej polityki transportowej zostały zawarte w Białej Księdze z 2001 r., jak również uwzględnione w polskiej polityce transportowej, gdzie, jako podstawowy cel przyjęto poprawę jakości systemu transportowego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Podstawowym determinantem rozwoju transportu publicznego na obszarze miasta Mława wynikającym z Białej Księgi jest więc konieczność realizacji poprawy jego jakości przez:

- prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju miasta, ukierunkowanej na unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności,
- prowadzenie polityki transportowej, zmierzającej do uzyskania równowagi między transportem publicznym a transportem indywidualnym,
- prowadzenie polityki ekologicznej ukierunkowanej na promowanie transportu publicznego o napędzie nieszkodliwym dla środowiska, dostępnego dla wszystkich użytkowników, również dla osób niepełnosprawnych,
- prowadzenie polityki budżetowej i fiskalnej zmierzającej do uwzględnienia w całkowitych kosztach związanych ze świadczeniem usług transportowych wszystkich kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportowej,
- prowadzenie polityki konkurencyjności zapewniającej otwieranie rynku usług przewozowych.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój miast. Biorąc pod uwagę poziom jego negatywnego oddziaływania na środowisko, należy kłaść szczególny nacisk na zrównoważony rozwój systemu transportowego. Aktywne wdrażanie zrównoważonego rozwoju opiera się przede wszystkim na ograniczaniu zapotrzebowania na transport przez odpowiednią politykę przestrzenną. Niebagatelne znaczenie ma tu też ograniczanie natężenia ruchu: decyzje polegające na wprowadzaniu ulic jednokierunkowych, ograniczaniu prędkości maksymalnie do 30 lub 40 km/godz., czy też redukcji miejsc parkingowych, mimo iż są niepopularne, przynoszą oczekiwany efekt środowiskowy.

Wdrażanie zrównoważonego rozwoju oznacza także kreowanie nowych wzorców zachowań komunikacyjnych (m.in. kampanie promujące ruch rowerowy, szczególnie te adresowane do dzieci i młodzieży) oraz rozwijanie i popieranie tańszych, mniej uciążliwych dla środowiska systemów transportu:

- kolejowy - zadaniem jest zintegrowanie transportu miejskiego z kolejowym, tak by doprowadzić do elastycznego, efektywnego systemu komunikacji regionalnej,
- rowerowy - istotny jest rozwój bezpiecznej i zapewniającej wygodne poruszanie się infrastruktury w postaci dróg rowerowych, stref uspokojonego ruchu i parkingów rowerowych. Istotna jest również koordynacja z komunikacją publiczną w postaci możliwości przewozu rowerów w pojazdach transportu publicznego,
- pieszy - poprawa warunków ruchu pieszego jest często najważniejszym krokiem w programach rewitalizacji centralnych, historycznych części miast. Dzięki zwiększeniu liczby pieszych obszary te odzyskują funkcje turystyczne, rekreacyjne i handlowe.

Tak, więc system transportu realizując zrównoważony rozwój musi:

- intensywnie promować skuteczny i korzystny cenowo transport publiczny oraz jednocześnie racjonalizować transport prywatny,
- budować nowoczesną infrastrukturę transportową oraz modernizować infrastrukturę istniejącą, również przeznaczoną dla ruchu rowerowego i pieszego, a także wyposażać ją w systemy sterowania ruchem,

- używać środki transportu wysokiej jakości, bezpieczne w ruchu i przyjazne dla środowiska, wyposażone w wydajne silniki i układy paliwowe, przystosowane do paliw alternatywnych,
- stosować nowoczesne strategie utylizacji tych środków,
- stosować systemy zarządzania oparte o europejskie normy zarządzania jakością (EMAS, ISO 14001).

Unia Europejska udziela wsparcia działaniom na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu, zarówno poprzez współfinansowanie inwestycji transportowych, jak i poprzez merytoryczne inicjowanie i patronowanie różnym akcjom informacyjnym. Wskazuje także przesłanki, istotne dla rozwoju systemu transportowego: „najlepszą praktykę”, „innowacyjność” i „zrównoważony rozwój”:

- „najlepsza praktyka” sprowadza się do wykorzystania najlepszych doświadczeń w dziedzinach planowania przestrzennego i zarządzania transportem oraz wspierania komunikacji publicznej. Dziedziny te winny być ze sobą powiązane i uwzględniać cele bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości środowiska,
- „innowacyjność” przejawia się we wdrażaniu nowoczesnych rozwiązań w zakresie planowania przestrzennego i zarządzania transportem. Innowacje powinny być podstawą decyzji dotyczących planowania przestrzennego (lokalizacji miejsc pracy, osiedli mieszkaniowych, innych czynników generujących ruch) oraz zarządzania transportem. Na zachowania komunikacyjne równie ważny wpływ ma uspokojenie ruchu czy priorytet dla autobusów, jak i inwestycje w postaci nowych osiedli mieszkaniowych czy centrów handlowych. Do polityki innowacyjnej należy także rozwój branży telekomunikacyjnej, dającej szansę odciążenia sieci komunikacyjnej: praca czy handel przez Internet mogą stanowić czynnik zmniejszający potrzebę dokonywania podróży,
- „zrównoważony rozwój” wdrażany konsekwentnie przyczynia się do uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, w którym główną rolę odgrywa transport przyjazny środowisku.

Tak więc system transportowy, realizując zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy, wymusza koordynację (a nawet podporządkowanie) wszelkich działań politycznych, gospodarczych i społecznych z wymogami ochrony środowiska i w tym aspekcie opiera się na następujących zasadach:

- polityka przestrzenna - zagospodarowanie terenu ukierunkowane na ograniczanie zapotrzebowania na transport (wielofunkcyjność osiedli miejskich),
- polityka gospodarcza - rozwój poszczególnych gałęzi gospodarki ukierunkowany na zmniejszanie ich transportochłonności (rozwój kolejowego przewozu towarów, wprowadzanie tranzytu kolejowego ograniczającego tranzytowy transport samochodowy),
- polityka społeczna - kreowanie nowych zachowań komunikacyjnych (zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej oraz do korzystania z niesilnikowych środków transportu).

Podsumowując, zrównoważony rozwój może zostać osiągnięty poprzez realizację wielu różnorodnych zadań, wśród których można wyróżnić:

Zadania ogólnego przeznaczenia:

- Reorganizacja układu połączeń i rozkładów linii. Usprawnienie połączeń i lepsza obsługa obszaru. Budowa systemu połączeń „bez barier”.
- Zakup dalszych pojazdów niskopodłogowych do obsługi systemu linii „bez barier”.
- Budowa i modernizacja przystanków pod kątem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych
- Wyposażenie przystanków w elementy poprawiające warunki oczekiwania na pojazd (ławki, wiaty) oraz informacje o usługach
- Zakup urządzeń komunikujących się z osobami niewidomymi (przystanki)

Zadania w zakresie zwiększenia konkurencyjności komunikacji publicznej:

- Uprzywilejowanie ruchu komunikacji publicznej;
- Zmiany w Strefie Płatnego Parkowania;
- Wprowadzenie systemu „Parkuj i Jedź” (P&R) i „Bike and Ride” (B&R);
- Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych zgodnie z Krajowym Planem Transportowym.

5.7. INWESTYCJE STRUKTURALNE

Podstawowym elementem poprawy jakości życia mieszkańców są zawsze inwestycje w tym inwestycje strukturalne. Do takich inwestycji należy budowa blisko 20 km kanalizacji sanitarnej w następującym obszarze:

Obszar A1 – obejmujący ulice: Olesin, Ogrodową, Olszynową, Kruczą, Sadową i Zabrody – około 3 165 m.

Obszar A2 – obejmujący ulice: Żabieniec, Okólną, Nowowiejską i Piaskową (część) – około 2 175 m.

Obszar A3 – obejmujący ulice: Wiśniową, Malinową, Poziomkową i Piaskową (część) – około 995 m.

Obszar A4 – obejmujący ulice: Łąkową, Spokojną, Karcza – około 443 m.

Obszar A5 – obejmujący ulice: Stefana „Grota” Roweckiego, Pogorzelskiego, Cichą, Szwejkowskiego, Anyszki, Leszczyńskiego, Kościuszki (część) – około 2 522 m.

Obszar A6 – obejmujący ulice: Brukową, Bracką, Kościelną, Krajewskiego, Mickiewicza, Przyrynek, Rynkową, Kapliczną, Al. Piłsudskiego (część) – około 3 811 m.

Obszar A7 – obejmujący ulice: Jasną i Nową – około 999 m.

Obszar A8 – obejmujący ulice: Akacjową, 20 Dywizji Piechoty WP, Biskupa Leona Wetmańskiego, Kazimierza Pużaka, Górna, Majora Sergiusza Grudkowskiego, Ojca Bernarda Kryszkiewicza, Tadeusza Jasińskiego, Wiktora Altera, Ciechanowską, Podgórną, Ostaszewskiego, Górna, Cmentarną – około 5 717,5 m.

Wielkość inwestycji ma wynieść 27,2 mln zł. W dniu 30 czerwca 2016 podpisana została umowa na dofinansowanie tego zadania.

5.8. INWESTYCJE PRIORYTETOWE

Inwestycje priorytetowe zostały podzielone na trzy kategorie:

- krótkoterminowe,
- długoterminowe,
- długoterminowe powiązane z inwestycjami wojewódzkimi.

Cele krótkoterminowe

- ulica Górna – w budżecie na rok 2016 przewidziano budowę i przebudowę ulicy Górnej na kwotę 5,0 mln zł, w tym środki własne 1,975 mln zł. Tu trzeba zaznaczyć, że złożony przez urząd miasta wniosek o dofinansowanie tej inwestycji znalazł się na odległym 54 miejscu, nie dającym dużych szans na uzyskanie dofinansowania. Tym niemniej inwestycja na razie pozostaje wpisana do budżetu. W tym roku ma być ponownie złożony wniosek o dofinansowanie.
- skomunikowanie miasta Mława z węzłem przesiadkowym i korytarzami transportowymi sieci TEN-T (aleja Św. Wojciecha) - zabudżetowane zostały środki w kwocie 2, 379 mln zł na budowę alei Św. Wojciecha – Uchwała Nr XVI/186/2016 Rady Miasta Mława z dnia 29 marca 2016 roku – czas realizacji inwestycji do 2018 roku.

Cele długoterminowe o charakterze strategicznym

- lokalizacja zintegrowanego dworca kolejowego – autobusowego w rejonie obecnego przystanku pasażerskiego Mława Miasto,
- powiązanie obecnego Centrum miasta z projektowanym dworcem kolejowo-autobusowym ciągiem komunikacyjnym o charakterze spacerowym z sąsiedztwem usług handlowych i rekreacyjnych,
- realizacja płynnego powiązania ul. Gdyńskiej z drogą gminną prowadzącą w kierunku Zalewu Ruda,
- wspieranie działań mających na celu wybudowanie zachodniej obwodnicy Mławy,
- ograniczenie niskiej emisji w Mławie poprzez budowę infrastruktury powiązanej z węzłem przesiadkowym oraz budowę przystanków dla komunikacji miejskiej,

Istniejący dworzec autobusowy nie posiada wystarczających rezerw terenowych dla jego modernizacji. Dlatego już obecnie istnieje potrzeba przeniesienia go w innym rejon miasta (np. w rejon Osiedla Księżąt Mazowieckich zintegrowany dworzec kolejowo-autobusowy).

Organizacja powyższych strategicznych elementów systemu transportu powinna umożliwiać nie tylko przemieszczanie po Mławie i obszarze funkcjonalnym miasta, ale także być powiązana z dalekobieżnymi systemami transportowymi. Stąd, kluczowe będzie zapewnienie integracji środków komunikacji. Dotyczy to zwłaszcza komunikacji autobusowej i kolejowej, dzięki czemu możliwe będzie odbywanie dalekobieżnych podróży koleją.

Przez Mławę przebiega linia kolejowa E65 Warszawa – Gdańsk. Modernizacja tej linii z przystosowaniem jej do prędkości 160 km/godz. pozwoli mieszkańcom Mławy i okolic na korzystanie z tego rodzaju transportu. Pożądane jest, aby przy tej modernizacji zrealizowany został zintegrowany dworzec kolejowo-autobusowy w rejonie obecnego przystanku osobowego Mława Miasto. Miasto tak jak obecnie, powiązana będzie podmiejską pasażerską komunikacją kolejową kursującą w kierunku Warszawy i Działdowa. W miejsce obecnego dworca pasażerskiego, po przeniesieniu go w pobliże ul. Sienkiewicza, przewiduje się pozostawienie przystanku dla podmiejskiej komunikacji pasażerskiej. Dworzec ten będzie integrował dalekobieżne i podmiejskie linie autobusowe z dalekobieżnymi i podmiejskimi przewozami kolejowymi. Obsługę drogową dworca zapewni ciąg ulic Sienkiewicza – Podmiejska oraz projektowana ulica zbiorcza biegnąca równolegle do linii kolejowej od drogi krajowej Nr 7 do ul. Piłsudskiego. Bezpośrednie powiązanie dworca z obecnym rejonem Centrum zapewni ciąg komunikacyjny obsługujący projektowane w jego sąsiedztwie tereny usługowo-rekreacyjne. Na części obszaru istniejącego dworca, oraz w miejscu rezerwowanym dla jego przeniesienia, należy zaprojektować miejsca parkingowe. Modernizacji powinno podlegać również wyposażenie przystanków autobusowych.

W Mławie planuje się modernizację infrastruktury przystankowej. Wszystkie tego typu przystanki będą zlokalizowane w miejscach największego natężenia ruchu.

Dużym problemem, z którym od dłuższego czasu boryka się Mława jest jakość powietrza na terenie miasta i całego powiatu mławskiego. Na poziom zanieczyszczeń w mieście wpływ ma natężenie ruchu samochodów poruszających się po mieście. Taki stan rzeczy wynika przede wszystkim z braku dobrze funkcjonującego systemu transportu zbiorowego na terenie miasta, co w połączeniu z niekorzystnym układem komunikacyjnym miasta, nie zachęca mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej.

Dla mieszkańców Mławy i jego obszaru funkcjonalnym atrakcyjnym rozwiązaniem może być dostępność punktów przesiadkowych w systemie Bike&Ride (B&R – łączące transport rowerowy i zbiorowy). Na obiekty te składa się przystanek komunikacji zbiorowej (autobusowy) wraz z przylegającym bezpiecznym parkingiem dla rowerów, a także stacją rowerów miejskich. Odpowiednie wyposażenie przystanku zapewnia prawidłowy komfort oczekujących pasażerów komunikacji publicznej. Oświetlenie solarne lub zasilane z sieci energetycznej typu LED zapewni udogodnienia oczekującym pasażerom zwłaszcza w godzinach wieczornych i nocnych, zwiększy się jednocześnie poczucie bezpieczeństwa.

W celu uporządkowania parkowania pojazdów w mieście należy wybudować parkingi typu „Paruj i Jedź” w rejonach: zintegrowanego dworca kolejowo – autobusowego oraz obecnej stacji kolejowej oraz wybudować parking zbiorowy w mieście.

Zarządzanie dostępnością miejsc parkingowych w Mławie stanowi przedsięwzięcie komplementarne do rozwoju dostępności komunikacji pieszej, rowerowej, zbiorowej oraz zarządzania logistyką miejską. Wspomoże ono kontrolę liczby samochodów przede wszystkim w centrum miasta. Zaleca się znaczny rozwój istniejącej strefy płatnego parkowania, co ograniczy ruch samochodów w śródmieściu oraz umożliwi większą rotację zaparkowanych pojazdów, co wiąże się jednocześnie z łatwiejszym znalezieniem wolnego miejsca postojowego. Zmniejszony ruch samochodów w centrum będzie możliwy do osiągnięcia, jeśli poszerzonej strefie płatnego parkowania towarzyszyć będzie rozwój innych form transportu, aby stworzyć mieszkańcom alternatywę w postaci możliwości wyboru dotarcia do celu pieszo, rowerem czy autobusem. Istotne jest, by nie poszerzać znacząco oferty parkingowej w mieście, gdyż nie przyczyni się to do spadku natężenia ruchu samochodowego, a wręcz zachęci kolejne osoby do przybywania do centrum miasta prywatnym samochodem.

Powyższe zintegrowane centra transportowe długoterminowo powinny także generować wzrost zbiorowej komunikacji publicznej lokalnej i dalekobieżnej. Czynnikiem wzrostu powinna być zamiana komunikacji indywidualnej samochodowej na komunikację autobusową i kolejową.

Cele długoterminowe o charakterze strategicznym - powiązania wojewódzkie

- przebudowa Drogi Krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej S-7 z nowym przebiegiem w granicach Mławy, powiązanie z nią miasta za pomocą trzech węzłów drogowych (z drogą 544 oraz dwóch poza granicami miasta),
- budowa Zachodniej Obwodnicy Miasta (ZOM) w części drogi nr 544 prowadząca ruch z Działdowa i Żuromina na trasę S-7 w kierunku Warszawy, oraz w kierunku Ciechanowa i Przasnysza (trasa ta obok obsługi przyległych terenów poprzez przedłużoną ulicę Podmiejską będzie wprowadzała ruch z w. w. kierunków w rejon projektowanego dworca kolejowo-autobusowego i do Centrum Mławy)

5.9. INWESTYCJE UZUPEŁNIAJĄCE

W budżecie na 2016 rok przewidziano następujące inwestycje:

- Budowa placu zabaw na terenie MOSiR w Mławie 300 tys. zł , jest to inwestycja w ramach budżetu obywatelskiego.
- Zakup tablic przystankowych dla Mławskiej Komunikacji Miejskiej na kwotę 127 tys. zł.
- Przebudowa budynku dawnej „Popówki” 1,3 mln zł.
- Przebudowa ul. Polnej w Mławie w kwocie 1,8 mln zł,
- Przebudowa ul. Turystycznej w Mławie w kwocie 200 tys. zł,
- Przebudowa nawierzchni ul. Antoniny Mrozowskiej 10 tys. zł,
- Budowa chodnika i przebudowa odcinka ul. Batorego – etap I – 10 tys. zł,
- Przebudowa ul. Gdyńskiej– etap I – 5 tys. zł,
- Przebudowa ul. Piłsudskiego– etap I – 5 tys. zł,
- Przebudowa ul. Wasiłowskiego 90 tys. zł,
- Budowa kanalizacji sanitarnej w ul. Dzierzgowskiej, Reja, Dalekiej, Zacisze 100 tys. zł,
- Budowa kanalizacji sanitarnej w ul. Studzieniec, ul. Brzozowej, ul. Sosnowej 650 tys. zł,
- Budowa zbiornika retencyjnego przy ul. LG Electronics w Mławie w kwocie 1,7 mln zł,
- Budowa odcinka sieci wodociągowej w ul. Działdowskiej 5 tys. zł,
- Budowa przykanalików sanitarnych w ul. Studzieniec 5 tys. zł,
- Budowa sieci wodociągowej w ul. Lazurowej 5 tys. zł,
- Budowa sieci wodociągowej w ul. Przemysłowej 5 tys. zł,
- Budowa odcinka sieci wodociągowej w ul. Grzybowej 5 tys. zł,
- Budowa odcinka sieci wodociągowej w ul. Zacisze 5 tys. zł,

- Przebudowa sieci wodociągowej w ul. Adama Bienia 52,5 tys. zł.

Zaplanowane są też wydatki na nowe oświetlenie ulic: Cichej, Spokojnej i Ks. Krajewskiego, łącznie w kwocie 20 tys. zł.

Plan Mobilności Miejskiej jest dokumentem perspektywicznym, który wyznacza kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na obszarze miasta Mława.

Inwestycje i przedsięwzięcia realizowane w ramach Planu Mobilności pozwolą na osiągnięcie założonych celów również zgodnie z innymi dokumentami planistycznymi. Realizacja celów w większości będzie możliwa przy zewnętrznym wsparciu finansowym. Dlatego też jednym z głównych źródeł finansowania będą Programy Operacyjne realizowane w latach 2016 – 2020 oraz inne środki zewnętrzne.

6. SYSTEM WDRAŻANIA PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Monitoring i ocena realizacji postulatów planu ma kluczowe znaczenie w procesie efektywnego i właściwego wdrażania planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Proces monitoringu jest procesem ciągłym, który trwa przez cały okres wdrażania planu mobilności.

Celem monitoringu jest zapewnienie:

- zgodności projektów z postanowieniami innych dokumentów strategicznych,
- badanie postępów realizacji,
- identyfikację potencjalnych zagrożeń na etapie wdrażania planu

System wdrażania planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miasta Mława będzie składał się z następujących elementów:

- Gromadzenie danych (ujęcie statystyczne, badania ankietowe, inwentaryzacje, opracowania studialne),
- Analiza zebranych danych,
- Opracowywanie raportów, zawierających stopień zaawansowania realizacji planu zrównoważonej mobilności.

Jako wskaźniki służące do mierzenia stopnia wdrażania planu wskazuje się:

- Liczba podróży wykonywanych MKM
- Udział podróży odbywanych transportem publicznym (MKM)
- liczba wybudowanych ścieżek rowerowych
- udział podróży wykonywanych pieszo
- liczba wybudowanych przejść dla pieszych dostosowanych dla potrzeb osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- liczba wypadków/kolizji
- poziom motoryzacji
- udział podróży wykonywanych rowerem
- liczba przystanków wyposażonych w wiatę przystankową
- liczba przystanków dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej
- natężenie ruchu w sąsiedztwie obiektów wielkopowierzchniowych (porównanie do badania wykonanego na potrzeby niniejszego planu)
- długość ulic o ruchu uspokojonym

Plan jest dokumentem perspektywicznym, który wyznacza kierunki rozwoju infrastruktury i systemu organizacji transportu na obszarze miasta Mława.

Inwestycje i przedsięwzięcia realizowane w ramach Planu Mobilności pozwolą na osiągnięcie założonych celów również zgodnie z innymi dokumentami planistycznymi. Realizacja celów w większości będzie możliwa przy zewnętrznym wsparciu finansowym. Dlatego też jednym z głównych źródeł finansowania będą Programy Operacyjne realizowane w latach 2016 – 2020.

Wdrażanie założeń Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej monitorowane będzie poprzez sporządzanie okresowych raportów. Sporządzenie raportów oraz monitoring Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej należy do obowiązków Urzędu Miejskiego w Mławie. Burmistrz Miasta powinien wskazać komórkę w ramach istniejącej struktury organizacyjnej, która składać się powinna z przedstawicieli samorządu i ekspertów.

Raporty obejmować powinny ogólną ocenę realizacji założeń Planu, ocena wykonywana powinna być przy wykorzystaniu sugerowanych wskaźników oraz powinna zawierać identyfikację napotykanym problemów.

Dzięki temu, raporty przedstawiać będą zarówno ilościowy, jak i jakościowy wymiar realizacji Planu. Identyfikacja napotykanym problemów pozwoli dodatkowo na wskazanie ich przyczyn i zaproponowanie rozwiązań.

7. STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Głównym celem Planu Mobilności Miejskiej w mieście Mława jest zapewnienie mieszkańcom mobilności na wysokim poziomie, przy nadrzędnym udziale komunikacji zbiorowej oraz alternatywnych form transportu, takich jak transport rowerowy i pieszy, przy zachowaniu odpowiednich wymogów w zakresie ochrony środowiska.

Rozsądnie prowadzona polityka mobilności w mieście powinna docelowo przynieść następujące korzyści:

- zmniejszenie emisji CO₂,
- ograniczenie zjawiska zatłoczenia na drogach,
- wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji zbiorowej, poprawa bezpieczeństwa jakości życia mieszkańców, zmniejszenie natężenia ruchu w centrum,
- rozwój przestrzeni publicznych w mieście.

Ukształtowana przez lata zabudowa miasta nie pozwala na dokonanie znaczących i rewolucyjnych zmian w położonych w centrum miasta ulicach.

Obecny stan układu komunikacyjnego w mieście powoduje, że działania modernizacyjne i inwestycyjne w zakresie układu drogowego powinny rozwiązywać główne problemy:

- wyeliminowanie ruchu tranzytowego z miasta poprzez budowę obwodnicy zachodniej
- dostosowanie przekrojów ulicznych układu podstawowego do potrzeb ruchowych i wymagań jego bezpieczeństwa
- modernizacja nawierzchni lokalnego układu ulicznego
- poprawę powiązań komunikacyjnych terenów przyłączonych (Krajewo, Piekiełko).

W zakresie ruchu drogowego najważniejszym aspektem jego funkcjonowania jest bezpieczeństwo osób, które korzystają z sieci transportowej.

Do niebezpiecznych elementów w ruchu drogowym w Mławie można zaliczyć m.in.:

- niewystarczająca liczba przejść dla pieszych w formie aktywnej
- niewystarczająca liczba przejść dla pieszych z wykorzystaniem sygnalizacji świetlnej
- niedopuszczenie ruchu rowerowego na ciągach pieszych

Przygotowany Plan należy traktować jako propozycję i punkt wyjścia dla zintegrowanych działań prowadzących do zmian w modelu mobilności na obszarze miasta Mława.

8. KONSULTACJE SPOŁECZNE

Lp.	Uwaga	Od kogo	Sposób rozpatrzenia uwagi
1	Dodanie w części dotyczącej analizy ankiet metodologii badań.	Krzysztof Jaros Naczelnik Wydziału Rozwoju i Inwestycji	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione
	Dodanie w części dotyczącej analizy ankiet informacji o preferencjach mieszkańców z podziałem np. na płeć czy wiek	jw.	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione
	W opisie istniejącego układu drogowego dodać informację o możliwości dokonywania w nim zmian, w szczególności odnośnie centrum miasta.	jw.	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione
	W opisie istniejącego układu drogowego dodać informację o znaczeniu Al. Marszałkowskiej dla odciążenia miasta.	jw.	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione
	Dodanie wniosków z analizy ankiet w podrozdziałach 5.2., 5.3., 5.4., 5.5.	jw.	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione
	Dodanie w Tabeli 25 zadania pn.: „Ograniczenie niskiej emisji w Mławie poprzez budowę infrastruktury powiązanej z węzłem przesiadkowym oraz budowę przystanków dla komunikacji miejskiej”.	jw.	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione
	Dodanie w Tabeli 26 zadania pn.: „Skomunikowanie miasta Mława z węzłem przesiadkowym i korytarzami transportowymi sieci TEN-T”.	jw.	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione
	Odnośnie zadań inwestycyjnych brakuje działań uzupełniających, których nie da się zakwalifikować jako inwestycyjne, np. zadania z zakresu edukacji i promocji korzystania z publicznego transportu zbiorowego (MKM) ale również poruszania się po mieście pieszo lub na rowerze.	jw.	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione
W celach krótkoterminowych w podrozdziale 5.8. ujednolicić nazwę zadania „Aleja św. Wojciecha” z nazwą zadania w RIT tj. „Skomunikowanie miasta Mława z węzłem przesiadkowym i korytarzami transportowymi sieci TEN-T”.	jw.	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione	
2	W tekście na str. 29 oraz w Tabeli 26 na str 62 dopisać nazwę zadania „Przebudowa przekroczeń kolei – budowa wiaduktu w ul. Kościuszki”	Komisja Oświaty, Kultury i Sportu	Rada Miasta nie uwzględniła zgłoszonych postulatów
3	W tekście na str. 29 oraz w Tabeli 26 na str 62 dopisać nazwę zadania „Przebudowa przekroczeń kolei – budowa wiaduktu w ul. Kościuszki”	Komisja ds. Rodziny i Spraw Społecznych	Rada Miasta nie uwzględniła zgłoszonych postulatów
4	Uruchomienie połączeń MKM na ul. Płockiej za rondem.	majkako55@interia.pl	Zgłoszone postulaty zostały uwzględnione

9. ZAŁĄCZNIKI

9.1. INWENTARYZACJA PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Tabela 35. Podsumowanie statystyczne inwentaryzacji przystanków komunikacji autobusowej

Zmienna	Wskaźnik
% przystanków wykorzystywanych dla potrzeb Mławskiej Komunikacji Miejskiej (T/N)	97,65%
%przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe	12,94%
miejsce dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim	15,29% w skali ogółu przystanków
Obecność tablicy z nazwą przystanku	24,71%
Obecność ławek przystankowych	28,24%
Obecność kosza na śmieci	44,71%
Obecność statycznego rozkładu jazdy	92,94%
Obecność oświetlenia obszaru, , na którym zlokalizowany jest przystanek	28,24%
obecność monitoringu	1,18%
Obecność zatoki	10,59%
Stan ogólny (wymaga modernizacji/nie wymaga modernizacji)	20,00% wymaga modernizacji

Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji przystanków autobusowych na terenie miasta Mława

Tabela 36. wykaz zinwentaryzowanych przystanków na terenie miasta

L. p.	Nazwa przystanku	Lokalizacja	MKM	Wiata przystankowa	miejsce dla osoby na wózku	tablica z nazwą przystanku	ławki przystankowe	Kosz na śmieci	statyczny rozkład jazdy	oświetlenie obszaru na którym zlokalizowany jest przystanek	obecność monitoringu	Stan ogólny (wymaga modernizacji/ nie wymaga modernizacji+ komentarz)	Zatoka
1	Pętla Piekiełko	Piekiełko	T	T	T	T	T	T	T	T	N	N	N
2	Studzieniec Podborna	Studzieniec	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
3	Cmentarz Komunalny	18 Stycznia	T	N	N	T	N	T	T	T	N	N	N
4	Nowowiejska	Nowowiejska	T	N	N	T	N	N	T	N	N	T	N
5	Pętla Nowowiejska	Nowowiejska	T	N	N	T	T	T	T	N	N	T/modernizacja drogi	N
6	Cmentarz Parafialny	Nowowiejska	T	N	N	T	N	N	T	T	N	N	N
7	Rondo Solidarności	Nowowiejska	T	N	N	T	N	N	T	T	N	T/lepsze oznakowanie	N
8	Żwirki	Wilowa	T	N	T	N	N	T	T	N	N	N	N
9	Piłsudskiego MHS	Piłsudskiego	N	T	T	N	T	T	T	T	N	N	T
10	Żwirki	Wilowa	T	N	T	N	N	T	T	N	N	N	T
11	Piłsudskiego PUP	Piłsudskiego	T	N	N	N	N	T	T	N	N	T/modernizacja drogi	N
12	Piłsudskiego MHS	Piłsudskiego	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	T
13	Piłsudskiego ZWM	Piłsudskiego	T	T	T	N	T	T	T	N	N	N	T
14	Studzieniec Marszałkowska	Studzieniec	N	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N

15	30 lecia LWP	30 lecia LWP	T	N	N	N	N	N	T	T	N	T/zarośnięte	N
16	30 lecia LWP	30 lecia LWP	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
17	Napoleońska - Jasna	Napoleońska	T	N	N	N	N	T	T	N	N	T/modernizacja drogi	N
18	Napoleońska - Jasna	Napoleońska	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
19	Napoleońska - Kościół	Napoleońska	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
20	Napoleońska - Kościół	Napoleońska	T	T	T	N	T	T	T	N	N	N	N
21	Kościelna	Kościelna	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
22	Piłsudskiego - Brukowa	Piłsudskiego	T	T	T	N	T	T	T	T	N	N	T
23	Piłsudskiego - Brukowa	Piłsudskiego	T	N	N	N	N	T	T	N	N	T/brak nawierzchni	N
24	Kościelna	Kościelna	T	N	N	N	N	T	T	N	N	N	N
25	Graniczna ZPO nr 2	Graniczna	T	T	T	N	T	T	T	N	N	N	N
26	Zachodnia	Zachodnia	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
27	Zachodnia	Zachodnia	T	N	N	N	N	T	T	N	N	N	N
28	OKM - Kościół	O.K.M	T	N	N	N	N	T	T	N	N	N	N
29	OKM - Kościół	O.K.M	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
30	OKM - Pasaż	O.K.M	T	N	N	N	T	T	N	N	N	N	N
31	OKM - Pasaż	O.K.M	T	N	N	N	N	N	T	T	N	T/ławka	N
32	Powstańców Styczniowych	Powstańców Styczniowych	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
33	Studzieniec	Studzieniec	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N

	Brzozowa												
34	Studzieniec Brzozowa	Studzieniec	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
35	Powstańców w Styczniow ch	Powstańców w Styczniow ch	T	N	N	N	N	T	T	N	N	N	N
36	Batalionów Chłopskich - łomia	Batalionów Chłopskich	T	N	N	T	N	N	T	N	N	N	N
37	Moniuszki	Stanisława Moniuszki	T	N	N	T	N	N	T	N	N	N	N
38	Pętla Turystyczn a	Turystyczn a	T	T	T	T	T	T	T	N	N	N	N
39	Moniuszki	Stanisława Moniuszki	T	N	N	N	N	T	T	T	N	N	N
40	Batorego	Stefana Batorego	T	N	N	T	N	N	T	N	N	T/kosz	N
41	Batorego	Stefana Batorego	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
42	Dworcowa - Grzybowa	Dworcowa	T	N	N	T	N	N	T	T	N	N	N
43	Dworcowa - Grzybowa	Dworcowa	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
44	Batalionów Chłopskich	Batalionów Chłopskich	T	N	N	T	N	N	T	T	N	N	N
45	Batalionów Chłopskich	Batalionów Chłopskich	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
46	Batalionów Chłopskich - łomia	Batalionów Chłopskich	T	N	N	T	T	T	T	N	N	N	N
47	Pętla Napoleońs ka	Napoleońs ka	T	N	N	N	N	T	N	T	N	T/wstawienie rozkładu	T
48	Studzieniec Podborna	Studzieniec	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N

49	Gdyńska - Lok	Gdyńska	T	N	N	N	N	N	N	N	N	T/wstawienie rozkładu	N
50	Dworzec PKP	Dworcowa	T	N	N	T	N	T	T	N	N	T/ławka	N
51	Gdyńska - Lok	Gdyńska	T	N	N	N	N	N	T	T	N	T/ławka	N
52	Szpitalna - Szpital	Szpitalna	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
53	Szpitalna - Szpital	Szpitalna	T	T	T	N	T	T	T	N	N	N	N
54	Marszałkowska Parking	Marszałkowska	T	N	N	N	T	T	T	N	N	N	T
55	Napoleońska - Akacyjowa	Napoleońska	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
56	Szpitalna - Wojska Polskiego	Szpitalna	T	N	N	N	T	N	T	N	N	N	N
57	Szpitalna - Osiedle Młodych	Szpitalna	T	N	N	N	T	T	N	N	N	T/wiata	N
58	Napoleońska - Akacyjowa	Napoleońska	T	N	N	N	N	N	T	T	N	N	N
59	Szpitalna - Wojska Polskiego	Szpitalna	T	N	N	N	T	T	T	N	N	N	N
60	Szpitalna - Osiedle Młodych	Szpitalna	T	N	N	N	T	N	T	T	N	T/wiata	N
61	Padlewskiego ZUS	Padlewskiego	T	N	N	N	N	N	N	N	N	T/wstawienie rozkładu	N
62	Stary Rynek	Stary Rynek	T	T	T	T	T	T	T	T	N	N	N
63	Padlewskiego ZUS	Padlewskiego	T	N	N	N	N	N	T	T	N	N	N

64	Żołnierzy 80 Podpułku	Szkolna	T	N	N	N	N	N	T	N	T	N	N
65	Wójtostwo	Wójtostwo	T	N	N	N	N	T	T	T	N	N	N
66	Wójtostwo	Wójtostwo	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
67	Grzebskieg o	Grzebskieg o	T	N	N	N	T	T	T	T	N	N	N
68	Kościuszki	Tadeusza Kościuszki	T	N	N	N	N	T	T	N	N	T/ławka	N
69	Kościuszki	Tadeusza Kościuszki	T	N	N	N	T	N	T	T	N	N	N
70	Kopernika - Pływalia	Mikołaja Kopernika	T	N	N	T	T	T	T	N	N	N	N
71	Kopernika	Mikołaja Kopernika	T	T	T	T	T	T	T	N	N	N	N
72	Kopernika	Mikołaja Kopernika	T	N	N	T	N	T	T	T	N	N	N
73	Kopernika - Pływalia	Mikołaja Kopernika	T	N	N	T	T	T	T	N	N	N	N
74	Wójtostwo	Wójtostwo	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
75	Wójtostwo	Wójtostwo	T	N	N	N	N	N	N	T	N	N	N
76	Pętla łąkowa	łąkowa	T	N	N	T	T	T	T	N	N	N	N
77	Warszawsk a - Smolarnia	Warszawsk a	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
78	Warszawsk a - Smolarnia	Warszawsk a	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
79	Pętla Cegielnia	Cegielnia	T	T	T	T	T	T	T	N	N	N	N
80	Warszawsk a - PWSZ	Warszawsk a	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
81	Warszawsk a - PWSZ	Warszawsk a	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N
82	Warszawsk a - Zakład	Warszawsk a	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	T

	Energetyczny												
83	Warszawska - Zakład Energetyczny	Warszawska	T	N	N	N	N	T	T	T	N	N	T
84	Cegielnia - Warszawska	Cegielnia	T	N	N	N	N	N	T	T	N	N	N
85	Cegielnia - Warszawska	Cegielnia	T	N	N	N	N	N	T	N	N	N	N

9.2. INWENTARYZACJA DRÓG, CHODNIKÓW I MIEJSC PARKINGOWYCH

Tabela 37. Inwentaryzacja dróg, chodników i miejsc parkingowych

Numer drogi	Rodzaj elementu / rodzaj nawierzchni	Długość elementu w ciągu drogi [mb]	Powierzchnia elementu [m2]
G1	chodnik / kostka prefabrykowana	318	857
G1	chodnik / masa bitumiczna	70	158
G1	chodnik / prefabrykaty betonowe	168	426
G1	jezdnia / masa bitumiczna	299	1979
G1	parking / masa bitumiczna	27	108
G10	chodnik / betonowy	11	11
G10	chodnik / kostka prefabrykowana	60	169
G10	chodnik / masa bitumiczna	7	11
G10	chodnik / prefabrykaty betonowe	2415	5147
G10	jezdnia / gruntowa	213	544
G10	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	479	1653
G10	jezdnia / masa bitumiczna	1325	9590
G10	parking / kostka prefabrykowana	30	80
G10	parking / prefabrykaty betonowe	7	19
G11	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	78	234
G12	chodnik / kostka prefabrykowana	398	1257
G12	chodnik / prefabrykaty betonowe	11	22
G12	jezdnia / masa bitumiczna	257	3535
G12	parking / kostka prefabrykowana	80	240
G12	parking / masa bitumiczna	33	66
G13	chodnik / kostka prefabrykowana	2872	5466
G13	jezdnia / masa bitumiczna	2220	16173
G13	parking / kostka prefabrykowana	565	2434
G13S	chodnik / kostka prefabrykowana	289	598
G13S	jezdnia / masa bitumiczna	293	2128
G14	chodnik / betonowy	22	56
G14	chodnik / kostka prefabrykowana	40	72
G14	chodnik / prefabrykaty betonowe	478	1176
G14	jezdnia / masa bitumiczna	323	2261
G14	parking / masa bitumiczna	106	572

G15	chodnik / kostka kamienna	19	67
G15	chodnik / kostka prefabrykowana	254	956
G15	chodnik / masa bitumiczna	63	347
G15	chodnik / prefabrykaty betonowe	139	593
G15	jezdnia / masa bitumiczna	268	2680
G15	parking / kostka prefabrykowana	101	229
G16	chodnik / kostka prefabrykowana	592	1880
G16	jezdnia / masa bitumiczna	319	3177
G16	parking / kostka prefabrykowana	213	635
G16	parking / kostka prefabrykowana	249	587
G17	chodnik / betonowy	9	15
G17	chodnik / kostka prefabrykowana	1	2
G17	chodnik / prefabrykaty betonowe	768	1807
G17	jezdnia / masa bitumiczna	517	4818
G17	jezdnia / prefabrykaty betonowe	4	16
G18	jezdnia / masa bitumiczna	763	4616
G19	chodnik / kostka prefabrykowana	492	984
G19	jezdnia / masa bitumiczna	287	1722
G19S	chodnik / kostka prefabrykowana	34	62
G19S	jezdnia / masa bitumiczna	57	402
G2	chodnik / kostka prefabrykowana	63	201
G2	chodnik / prefabrykaty betonowe	889	2313
G2	jezdnia / brukowa	2	14
G2	jezdnia / masa bitumiczna	548	4217
G2	parking / masa bitumiczna	110	392
G2	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	11	33
G20	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	183	915
G20S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	40	200
G21	jezdnia / gruntowa	240	960
G22	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	437	1967
G23	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	376	1692
G230210	jezdnia / masa bitumiczna	799	4766
G230213	chodnik / kostka prefabrykowana	313	593
G230213	chodnik / prefabrykaty betonowe	320	663
G230213	jezdnia / masa bitumiczna	1085	6974
G230301	chodnik / kostka prefabrykowana	21	37

G230301	jezdnia / masa bitumiczna	75	501
G230302	chodnik / prefabrykaty betonowe	460	830
G230302	jezdnia / masa bitumiczna	320	1920
G230303	jezdnia / gruntowa	13	52
G230303	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	140	635
G230303S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	72	299
G230304	chodnik / kostka prefabrykowana	506	982
G230304	chodnik / masa bitumiczna	3	2
G230304	jezdnia / kostka prefabrykowana	26	122
G230304	jezdnia / masa bitumiczna	295	1265
G230304	parking / kostka prefabrykowana	192	931
G230304	parking / masa bitumiczna	27	192
G230305	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	265	1141
G230305S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	26	78
G230306	chodnik / kostka prefabrykowana	364	705
G230306	jezdnia / masa bitumiczna	185	1054
G230307	chodnik / betonowy	2	12
G230307	chodnik / kostka prefabrykowana	4	8
G230307	jezdnia / masa bitumiczna	421	3133
G230307	parking / kostka prefabrykowana	34	160
G230308	chodnik / kostka prefabrykowana	5	27
G230308	jezdnia / brukowa	45	352
G230308	jezdnia / masa bitumiczna	834	5881
G230309	chodnik / kostka prefabrykowana	18	40
G230309	jezdnia / gruntowa	2	6
G230309	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	193	660
G230309	jezdnia / masa bitumiczna	255	1839
G230309T	chodnik / kostka prefabrykowana	20	79
G230309T	jezdnia / kostka prefabrykowana	70	350
G230309T	parking / kostka prefabrykowana	35	164
G230310	jezdnia / gruntowa	13	49
G230310	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	183	686
G230310	jezdnia / masa bitumiczna	121	435
G230310	jezdnia / masa bitumiczna	127	530
G230311	chodnik / kostka prefabrykowana	227	297
G230311	jezdnia / masa bitumiczna	148	864

G230311	zatoka postojowa / masa bitumiczna	13	23
G230312	chodnik / prefabrykaty betonowe	9	21
G230312	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	241	1060
G230312	jezdnia / kostka prefabrykowana	5	25
G230312	jezdnia / masa bitumiczna	21	136
G230313	jezdnia / masa bitumiczna	280	1308
G230313	zatoka postojowa / masa bitumiczna	76	1032
G230313S	jezdnia / masa bitumiczna	34	166
G230314	jezdnia / betonowa	8	40
G230314	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	293	1107
G230314	jezdnia / kostka prefabrykowana	2	6
G230314	jezdnia / masa bitumiczna	28	153
G230315	chodnik / kostka prefabrykowana	34	70
G230315	chodnik / prefabrykaty betonowe	226	402
G230315	jezdnia / masa bitumiczna	374	2719
G230316	chodnik / kostka prefabrykowana	84	251
G230316	chodnik / masa bitumiczna	351	973
G230316	jezdnia / masa bitumiczna	421	3731
G230317	chodnik / kostka prefabrykowana	10	20
G230317	chodnik / prefabrykaty betonowe	7	14
G230317	jezdnia / masa bitumiczna	370	2334
G230318	chodnik / kostka prefabrykowana	15	31
G230318	jezdnia / gruntowa	105	265
G230318	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	564	1928
G230318	jezdnia / kostka kamienna	291	1191
G230318	jezdnia / masa bitumiczna	1152	4886
G230319	chodnik / kostka prefabrykowana	2	2
G230319	jezdnia / masa bitumiczna	575	2415
G230320	chodnik / kostka prefabrykowana	201	362
G230320	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	58	290
G230320	jezdnia / kostka prefabrykowana	185	833
G230320	jezdnia / masa bitumiczna	116	499
G230321	jezdnia / masa bitumiczna	139	696
G230322	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	19	51
G230322	jezdnia / tłuczeń	38	129
G230322S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	180	450

G230322S	jezdnia / tłuczeń	72	180
G230323	chodnik / betonowy	4	5
G230323	chodnik / kostka prefabrykowana	12	18
G230323	jezdnia / masa bitumiczna	75	334
G230324	chodnik / prefabrykaty betonowe	9	18
G230324	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	72	360
G230324	jezdnia / masa bitumiczna	401	1845
G230324	zátoka postojowa / masa bitumiczna	4	20
G230325	chodnik / kostka prefabrykowana	11	22
G230325	chodnik / prefabrykaty betonowe	421	701
G230325	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	292	1176
G230325	jezdnia / masa bitumiczna	456	2862
G230325	parking / masa bitumiczna	15	30
G230326	chodnik / kostka prefabrykowana	18	56
G230326	chodnik / prefabrykaty betonowe	312	642
G230326	jezdnia / masa bitumiczna	396	2413
G230327	chodnik / masa bitumiczna	169	260
G230327	chodnik / prefabrykaty betonowe	2	2
G230327	jezdnia / masa bitumiczna	105	635
G230328	chodnik / kostka prefabrykowana	42	68
G230328	jezdnia / gruntowa	113	509
G230328	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	315	1458
G230328	jezdnia / masa bitumiczna	153	619
G230328S	jezdnia / gruntowa	10	30
G230328S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	67	201
G230329	chodnik / kostka prefabrykowana	2	6
G230329	chodnik / prefabrykaty betonowe	3	9
G230329	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	77	525
G230329	jezdnia / masa bitumiczna	31	163
G230330	chodnik / prefabrykaty betonowe	380	762
G230330	jezdnia / masa bitumiczna	211	1099
G230330	zátoka postojowa / kostka prefabrykowana	44	185
G230330	zátoka postojowa / masa bitumiczna	42	168
G230331	chodnik / kostka prefabrykowana	228	228
G230331	jezdnia / masa bitumiczna	144	864
G230331	zátoka postojowa / masa bitumiczna	42	224

G230332	chodnik / prefabrykaty betonowe	368	718
G230332	jezdnia / masa bitumiczna	256	1536
G230333	chodnik / kostka prefabrykowana	354	573
G230333	chodnik / masa bitumiczna	25	48
G230333	jezdnia / masa bitumiczna	461	2871
G230334	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	294	1309
G230335	chodnik / kostka prefabrykowana	856	1397
G230335	chodnik / prefabrykaty betonowe	77	139
G230335	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	398	1694
G230335	jezdnia / masa bitumiczna	924	5566
G230336	chodnik / kostka prefabrykowana	350	758
G230336	chodnik / prefabrykaty betonowe	115	339
G230336	jezdnia / masa bitumiczna	511	3328
G230336	zatoka postojowa / masa bitumiczna	91	491
G230337	chodnik / kostka prefabrykowana	197	314
G230337	chodnik / prefabrykaty betonowe	485	813
G230337	jezdnia / masa bitumiczna	501	2756
G230338	chodnik / prefabrykaty betonowe	9	23
G230338	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	11	65
G230338	jezdnia / masa bitumiczna	415	2179
G230338	parking / masa bitumiczna	56	252
G230339	chodnik / kostka prefabrykowana	103	247
G230339	chodnik / prefabrykaty betonowe	8	12
G230339	jezdnia / kostka prefabrykowana	130	758
G230339	jezdnia / masa bitumiczna	4	44
G230340	chodnik / kostka prefabrykowana	170	334
G230340	jezdnia / kostka prefabrykowana	226	1243
G230340	parking / kostka prefabrykowana	2	8
G230340	parking / prefabrykaty betonowe	204	816
G230341	chodnik / prefabrykaty betonowe	217	412
G230341	jezdnia / masa bitumiczna	140	737
G230342	jezdnia / gruntowa	17	68
G230342	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	29	116
G230343	chodnik / prefabrykaty betonowe	479	952
G230343	jezdnia / kostka prefabrykowana	34	204
G230343	jezdnia / masa bitumiczna	276	1656

G230344	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	675	2157
G230344	jezdnia / masa bitumiczna	5	23
G230345	chodnik / betonowy	3	3
G230345	chodnik / kostka prefabrykowana	122	177
G230345	chodnik / prefabrykaty betonowe	134	207
G230345	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	221	1028
G230345	jezdnia / masa bitumiczna	381	2364
G230346	chodnik / kostka prefabrykowana	27	27
G230346	chodnik / prefabrykaty betonowe	95	165
G230346	jezdnia / kostka prefabrykowana	138	759
G230347	chodnik / kostka prefabrykowana	64	176
G230347	jezdnia / kostka prefabrykowana	6	24
G230347	jezdnia / masa bitumiczna	471	3370
G230348	chodnik / kostka prefabrykowana	78	154
G230348	jezdnia / kostka prefabrykowana	116	696
G230349	chodnik / prefabrykaty betonowe	34	81
G230349	jezdnia / masa bitumiczna	236	1461
G230350	chodnik / prefabrykaty betonowe	10	12
G230350	jezdnia / gruntowa	36	80
G230350	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	128	755
G230350	jezdnia / masa bitumiczna	5	46
G230351	chodnik / betonowy	13	14
G230351	chodnik / kostka prefabrykowana	12	16
G230351	chodnik / prefabrykaty betonowe	56	54
G230351	jezdnia / betonowa	6	27
G230351	jezdnia / gruntowa	64	273
G230351	jezdnia / kostka prefabrykowana	2	9
G230351	jezdnia / prefabrykaty betonowe	32	146
G230352	chodnik / betonowy	14	24
G230352	chodnik / prefabrykaty betonowe	83	84
G230352	jezdnia / brukowa	9	50
G230352	jezdnia / masa bitumiczna	231	1293
G230353	chodnik / kostka prefabrykowana	55	48
G230353	chodnik / masa bitumiczna	6	3
G230353	jezdnia / masa bitumiczna	55	348
G230353	zátoka postojowa / masa bitumiczna	28	19

G230354	chodnik / kostka prefabrykowana	173	305
G230354	chodnik / prefabrykaty betonowe	37	76
G230354	jezdnia / kostka prefabrykowana	30	45
G230354	jezdnia / masa bitumiczna	110	674
G230355	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	129	452
G230356	chodnik / prefabrykaty betonowe	2	4
G230356	jezdnia / masa bitumiczna	334	2076
G230356	parking / masa bitumiczna	12	60
G230357	chodnik / kostka prefabrykowana	16	32
G230357	chodnik / prefabrykaty betonowe	365	741
G230357	jezdnia / masa bitumiczna	253	1615
G230358	chodnik / kostka prefabrykowana	215	467
G230358	jezdnia / kostka prefabrykowana	286	1144
G230359	chodnik / kostka prefabrykowana	474	474
G230359	chodnik / prefabrykaty betonowe	49	60
G230359	jezdnia / masa bitumiczna	357	1964
G230360	chodnik / prefabrykaty betonowe	514	1059
G230360	jezdnia / masa bitumiczna	290	2030
G230361	chodnik / kostka prefabrykowana	108	162
G230361	jezdnia / kostka prefabrykowana	55	275
G230361	jezdnia / masa bitumiczna	34	170
G230361	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	20	67
G230362	chodnik / prefabrykaty betonowe	2	10
G230362	jezdnia / masa bitumiczna	79	490
G230363	chodnik / kostka prefabrykowana	110	179
G230363	chodnik / prefabrykaty betonowe	393	865
G230363	jezdnia / masa bitumiczna	274	1645
G230363	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	97	483
G230364	chodnik / kostka prefabrykowana	2	2
G230364	chodnik / prefabrykaty betonowe	29	46
G230364	jezdnia / gruntowa	3	11
G230364	jezdnia / masa bitumiczna	128	706
G230364	jezdnia / tłuczeń	66	231
G230365	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	199	504
G230365	jezdnia / kostka prefabrykowana	3	9
G230366	jezdnia / gruntowa	398	1026

G230366	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	116	354
G230366S	jezdnia / gruntowa	19	48
G230367	chodnik / kostka prefabrykowana	122	103
G230367	chodnik / prefabrykaty betonowe	26	21
G230367	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	160	743
G230367	jezdnia / masa bitumiczna	114	721
G230367	jezdnia / prefabrykaty betonowe	6	51
G230368	chodnik / betonowy	56	17
G230368	chodnik / kostka prefabrykowana	132	261
G230368	chodnik / prefabrykaty betonowe	10	24
G230368	jezdnia / kostka prefabrykowana	91	498
G230368	jezdnia / masa bitumiczna	32	210
G230369	chodnik / kostka prefabrykowana	195	370
G230369	chodnik / prefabrykaty betonowe	125	222
G230369	jezdnia / masa bitumiczna	275	1705
G230369	zatoka postojowa / masa bitumiczna	75	1009
G230370	chodnik / prefabrykaty betonowe	356	687
G230370	jezdnia / masa bitumiczna	236	1416
G230371	chodnik / kostka prefabrykowana	5	10
G230371	jezdnia / gruntowa	27	112
G230371	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	46	217
G230371	jezdnia / kostka prefabrykowana	13	91
G230371	jezdnia / masa bitumiczna	37	209
G230372	jezdnia / gruntowa	312	866
G230372	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	274	1185
G230373	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	458	1293
G230373	jezdnia / masa bitumiczna	20	100
G230374	chodnik / betonowy	20	46
G230374	chodnik / prefabrykaty betonowe	85	150
G230374	jezdnia / masa bitumiczna	140	870
G230375	chodnik / kostka prefabrykowana	368	326
G230375	jezdnia / masa bitumiczna	282	1668
G230376	chodnik / kostka prefabrykowana	379	355
G230376	jezdnia / masa bitumiczna	233	1410
G230377	chodnik / kostka prefabrykowana	7	15
G230377	chodnik / prefabrykaty betonowe	7	12

G230377	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	370	1944
G230377	jezdnia / masa bitumiczna	7	66
G230378	jezdnia / masa bitumiczna	187	935
G230379	jezdnia / gruntowa	18	45
G230379	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	222	618
G230379	jezdnia / kostka prefabrykowana	4	18
G230380	chodnik / kostka prefabrykowana	17	53
G230380	chodnik / prefabrykaty betonowe	92	272
G230380	jezdnia / masa bitumiczna	149	894
G230380	parking / masa bitumiczna	35	99
G230381	chodnik / prefabrykaty betonowe	199	417
G230381	jezdnia / masa bitumiczna	203	1457
G230381	parking / kostka prefabrykowana	37	144
G230382	chodnik / prefabrykaty betonowe	90	119
G230382	jezdnia / brukowa	50	170
G230382	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	15	55
G230383	chodnik / kostka prefabrykowana	12	11
G230383	chodnik / prefabrykaty betonowe	11	9
G230383	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	217	939
G230383	jezdnia / masa bitumiczna	2	23
G230384	jezdnia / masa bitumiczna	11	44
G230384	jezdnia / tłuczeń	525	1954
G230385	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	85	425
G230385	jezdnia / prefabrykaty betonowe	2	10
G230386	chodnik / kostka prefabrykowana	20	17
G230386	chodnik / masa bitumiczna	6	7
G230386	jezdnia / betonowa	27	171
G230386	jezdnia / masa bitumiczna	71	451
G230386	parking / kostka prefabrykowana	16	48
G230387	chodnik / prefabrykaty betonowe	14	32
G230387	jezdnia / gruntowa	103	504
G230387	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	50	351
G230387	jezdnia / masa bitumiczna	24	152
G230388	chodnik / kostka prefabrykowana	6	14
G230388	jezdnia / masa bitumiczna	487	2086
G230389	jezdnia / masa bitumiczna	343	1463

G230390	chodnik / kostka prefabrykowana	102	106
G230390	chodnik / kostka prefabrykowana	3	4
G230390	jezdnia / kostka prefabrykowana	84	395
G230390	parking / kostka prefabrykowana	41	76
G230391	chodnik / kostka prefabrykowana	69	194
G230391	chodnik / kostka prefabrykowana	4	12
G230391	chodnik / masa bitumiczna	229	722
G230391	chodnik / prefabrykaty betonowe	13	42
G230391	jezdnia / masa bitumiczna	205	841
G230392	chodnik / kostka prefabrykowana	7	11
G230392	chodnik / masa bitumiczna	5	8
G230392	chodnik / prefabrykaty betonowe	203	294
G230392	jezdnia / masa bitumiczna	133	801
G230393	jezdnia / gruntowa	93	284
G230393	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	130	476
G230395	chodnik / kostka prefabrykowana	39	74
G230395	chodnik / prefabrykaty betonowe	399	654
G230395	jezdnia / masa bitumiczna	554	3987
G230395S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	128	470
G230395S	jezdnia / masa bitumiczna	91	409
G230396	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	614	2629
G230397	chodnik / kostka prefabrykowana	214	497
G230397	chodnik / prefabrykaty betonowe	424	1084
G230397	jezdnia / masa bitumiczna	464	2734
G230397	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	124	566
G230398	chodnik / betonowy	54	118
G230398	chodnik / prefabrykaty betonowe	4	18
G230398	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	26	156
G230398	jezdnia / masa bitumiczna	294	2016
G230398	parking / betonowy	41	215
G230398	parking / masa bitumiczna	92	325
G230398S	chodnik / kostka prefabrykowana	193	343
G230398S	chodnik / masa bitumiczna	12	21
G230398S	chodnik / prefabrykaty betonowe	214	351
G230398S	jezdnia / masa bitumiczna	324	2120
G230398S	parking / masa bitumiczna	168	692

G230398T	chodnik / betonowy	4	15
G230398T	chodnik / kostka prefabrykowana	240	431
G230398T	chodnik / prefabrykaty betonowe	83	89
G230398T	jezdnia / kostka prefabrykowana	55	120
G230398T	jezdnia / masa bitumiczna	254	1052
G230398T	parking / masa bitumiczna	174	753
G230398U	chodnik / betonowy	12	52
G230398U	chodnik / kostka prefabrykowana	58	112
G230398U	chodnik / prefabrykaty betonowe	85	110
G230398U	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	15	183
G230398U	jezdnia / kostka prefabrykowana	122	332
G230398U	jezdnia / masa bitumiczna	158	1033
G230398U	parking / betonowy	7	32
G230398U	parking / kostka prefabrykowana	11	50
G230398U	parking / masa bitumiczna	172	735
G230399	chodnik / prefabrykaty betonowe	50	50
G230399	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	192	793
G230399	jezdnia / masa bitumiczna	59	360
G231102	chodnik / kostka prefabrykowana	279	669
G231102	jezdnia / masa bitumiczna	148	906
G231103	chodnik / betonowy	21	36
G231103	chodnik / kostka prefabrykowana	46	66
G231103	chodnik / prefabrykaty betonowe	139	216
G231103	jezdnia / masa bitumiczna	203	1258
G231104	jezdnia / gruntowa	379	1137
G231104	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	1274	4296
G231104	jezdnia / masa bitumiczna	130	675
G231105	chodnik / kostka prefabrykowana	101	208
G231105	chodnik / prefabrykaty betonowe	404	861
G231105	jezdnia / masa bitumiczna	354	2207
G231106	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	64	192
G231107	chodnik / kostka prefabrykowana	320	590
G231107	chodnik / prefabrykaty betonowe	101	222
G231107	jezdnia / masa bitumiczna	220	1430
G231108	chodnik / kostka prefabrykowana	681	1400
G231108	jezdnia / masa bitumiczna	343	2130

G231109	jezdnia / gruntowa	137	413
G231109	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	958	3323
G231109S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	179	584
G231110	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	1337	4734
G231111	chodnik / kostka prefabrykowana	36	45
G231111	chodnik / prefabrykaty betonowe	4	3
G231111	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	1	6
G231111	jezdnia / masa bitumiczna	341	2052
G231112	chodnik / masa bitumiczna	112	179
G231112	jezdnia / gruntowa	18	101
G231112	jezdnia / masa bitumiczna	157	947
G231113	chodnik / kostka prefabrykowana	445	672
G231113	chodnik / prefabrykaty betonowe	132	267
G231113	jezdnia / masa bitumiczna	556	3353
G231113	zatoła postojowa / betonowa	38	172
G231114	chodnik / kostka prefabrykowana	2	1
G231114	jezdnia / masa bitumiczna	877	3309
G231115	chodnik / prefabrykaty betonowe	277	609
G231115	jezdnia / masa bitumiczna	272	1996
G231116	chodnik / kostka prefabrykowana	13	7
G231116	chodnik / prefabrykaty betonowe	207	322
G231116	jezdnia / kostka prefabrykowana	148	742
G231117	chodnik / betonowy	4	4
G231117	chodnik / kostka prefabrykowana	74	139
G231117	chodnik / prefabrykaty betonowe	12	17
G231117	jezdnia / masa bitumiczna	427	2487
G231117	zatoła postojowa / kostka prefabrykowana	7	33
G231118	chodnik / kostka prefabrykowana	731	1247
G231118	jezdnia / masa bitumiczna	387	1994
G231119	chodnik / betonowy	13	21
G231119	chodnik / kostka prefabrykowana	10	13
G231119	chodnik / prefabrykaty betonowe	62	92
G231119	jezdnia / masa bitumiczna	91	565
G231120	chodnik / kostka prefabrykowana	10	25
G231120	chodnik / prefabrykaty betonowe	258	583
G231120	jezdnia / brukowa	5	25

G231120	jezdnia / masa bitumiczna	163	815
G231121	chodnik / prefabrykaty betonowe	359	515
G231121	jezdnia / masa bitumiczna	212	1107
G231121	zatoka postojowa / masa bitumiczna	23	191
G231122	chodnik / kostka prefabrykowana	88	264
G231122	chodnik / prefabrykaty betonowe	79	169
G231122	jezdnia / masa bitumiczna	93	688
G231123	chodnik / kostka prefabrykowana	49	92
G231123	chodnik / prefabrykaty betonowe	299	533
G231123	jezdnia / masa bitumiczna	407	2480
G231124	chodnik / kostka prefabrykowana	111	122
G231124	jezdnia / masa bitumiczna	76	458
G231125	chodnik / kostka prefabrykowana	26	40
G231125	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	128	640
G231125	jezdnia / masa bitumiczna	13	102
G231125S	jezdnia / gruntowa	8	32
G231125S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	36	183
G231126	chodnik / prefabrykaty betonowe	28	52
G231126	jezdnia / gruntowa	3	21
G231126	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	155	874
G231126	jezdnia / masa bitumiczna	14	135
G231127	chodnik / betonowy	79	174
G231127	chodnik / brukowa	2	6
G231127	chodnik / prefabrykaty betonowe	121	255
G231127	jezdnia / masa bitumiczna	172	1054
G231127	parking / masa bitumiczna	70	364
G231128	chodnik / kostka prefabrykowana	203	265
G231128	jezdnia / masa bitumiczna	143	787
G231128	zatoka postojowa / masa bitumiczna	36	186
G231129	chodnik / kostka prefabrykowana	481	785
G231129	jezdnia / kostka prefabrykowana	447	2012
G231129	jezdnia / masa bitumiczna	169	786
G231129	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	22	63
G231129	zatoka postojowa / masa bitumiczna	22	34
G231130	jezdnia / brukowa	60	185
G231130	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	219	922

G231130	jezdnia / masa bitumiczna	20	79
G231130	jezdnia / prefabrykaty betonowe	6	36
G231131	chodnik / kostka prefabrykowana	43	93
G231131	chodnik / prefabrykaty betonowe	208	542
G231131	jezdnia / masa bitumiczna	320	2237
G231131	zatoka postojowa / masa bitumiczna	36	133
G231132	chodnik / kostka prefabrykowana	14	27
G231132	jezdnia / gruntowa	41	123
G231132	jezdnia / masa bitumiczna	39	138
G231133	chodnik / kostka prefabrykowana	30	37
G231133	chodnik / prefabrykaty betonowe	2	2
G231133	jezdnia / gruntowa	12	54
G231133	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	304	1407
G231134	chodnik / kostka prefabrykowana	93	148
G231134	jezdnia / kostka prefabrykowana	78	390
G231134	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	15	78
G231135	chodnik / prefabrykaty betonowe	225	413
G231135	jezdnia / masa bitumiczna	131	770
G231137	chodnik / kostka prefabrykowana	7	11
G231137	jezdnia / gruntowa	8	36
G231137	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	88	410
G231137	jezdnia / masa bitumiczna	6	47
G231138	chodnik / prefabrykaty betonowe	496	1027
G231138	jezdnia / masa bitumiczna	297	1619
G231139	chodnik / kostka prefabrykowana	112	197
G231139	chodnik / prefabrykaty betonowe	464	753
G231139	jezdnia / masa bitumiczna	374	2057
G231139	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	30	150
G231139	zatoka postojowa / masa bitumiczna	45	129
G231140	chodnik / betonowy	12	16
G231140	chodnik / masa bitumiczna	133	210
G231140	jezdnia / masa bitumiczna	110	655
G231141	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	122	386
G231141	jezdnia / masa bitumiczna	146	526
G231142	chodnik / prefabrykaty betonowe	199	639
G231142	jezdnia / masa bitumiczna	112	874

G231142	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	27	135
G231143	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	113	555
G231144	chodnik / kostka prefabrykowana	66	92
G231144	chodnik / prefabrykaty betonowe	693	1423
G231144	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	111	611
G231144	jezdnia / masa bitumiczna	522	2817
G231144	jezdnia / prefabrykaty betonowe	44	200
G231144	parking / masa bitumiczna	28	140
G231144	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	39	64
G231145	chodnik / kostka prefabrykowana	59	101
G231145	jezdnia / masa bitumiczna	341	2124
G231146	chodnik / prefabrykaty betonowe	50	98
G231146	jezdnia / masa bitumiczna	64	390
G231147	chodnik / kostka prefabrykowana	152	346
G231147	jezdnia / masa bitumiczna	90	559
G231148	chodnik / kostka prefabrykowana	143	294
G231148	chodnik / prefabrykaty betonowe	403	669
G231148	jezdnia / masa bitumiczna	1245	7560
G231148	zatoka postojowa / gruntowa wzmocniona żwirem	20	180
G231149	chodnik / prefabrykaty betonowe	420	853
G231149	jezdnia / masa bitumiczna	245	1470
G231150	chodnik / kostka prefabrykowana	325	736
G231150	jezdnia / masa bitumiczna	210	1278
G231150S	chodnik / kostka prefabrykowana	74	109
G231150S	jezdnia / kostka prefabrykowana	100	450
G231151	chodnik / kostka prefabrykowana	226	245
G231151	jezdnia / kostka prefabrykowana	145	522
G231152	chodnik / kostka prefabrykowana	59	99
G231152	chodnik / prefabrykaty betonowe	46	106
G231152	jezdnia / masa bitumiczna	93	558
G231152	zatoka postojowa / masa bitumiczna	46	119
G231153	chodnik / prefabrykaty betonowe	417	891
G231153	jezdnia / masa bitumiczna	247	1482
G231154	chodnik / kostka prefabrykowana	2	1
G231154	jezdnia / masa bitumiczna	234	1334

G231155	chodnik / prefabrykaty betonowe	6	8
G231155	jezdnia / gruntowa	97	262
G231155	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	167	635
G231155	jezdnia / masa bitumiczna	3	38
G231156	chodnik / kostka prefabrykowana	451	1025
G231156	chodnik / prefabrykaty betonowe	59	89
G231156	jezdnia / masa bitumiczna	293	1876
G231156	zatożka postożowa / kostka prefabrykowana	121	388
G231157	chodnik / prefabrykaty betonowe	303	594
G231157	jezdnia / masa bitumiczna	180	935
G231158	chodnik / kostka prefabrykowana	121	218
G231158	jezdnia / kostka prefabrykowana	121	484
G231159	chodnik / prefabrykaty betonowe	327	638
G231159	jezdnia / masa bitumiczna	180	1081
G231159	zatożka postożowa / masa bitumiczna	78	298
G231160	jezdnia / masa bitumiczna	249	972
G231161	jezdnia / gruntowa	822	2262
G231161	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	1461	3941
G231162	chodnik / kostka prefabrykowana	85	129
G231162	jezdnia / kostka prefabrykowana	88	516
G231162	jezdnia / masa bitumiczna	21	126
G231162	zatożka postożowa / kostka prefabrykowana	20	105
G231163	jezdnia / masa bitumiczna	60	240
G231164	chodnik / prefabrykaty betonowe	3	2
G231164	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	196	712
G231164	jezdnia / masa bitumiczna	33	99
G231165	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	158	564
G231166	chodnik / betonowy	13	20
G231166	chodnik / kostka prefabrykowana	29	33
G231166	chodnik / masa bitumiczna	28	44
G231166	chodnik / prefabrykaty betonowe	19	19
G231166	jezdnia / masa bitumiczna	124	696
G231166	parking / masa bitumiczna	51	253
G231167	chodnik / kostka prefabrykowana	37	68
G231167	chodnik / prefabrykaty betonowe	255	395
G231167	jezdnia / masa bitumiczna	221	1340

G231167	jezdnia / prefabrykaty betonowe	11	19
G231168	jezdnia / masa bitumiczna	345	1733
G231169	chodnik / kostka prefabrykowana	338	401
G231169	chodnik / prefabrykaty betonowe	69	110
G231169	jezdnia / masa bitumiczna	204	1121
G231169	zatoka postojowa / masa bitumiczna	29	193
G231170	chodnik / kostka prefabrykowana	14	35
G231170	chodnik / prefabrykaty betonowe	305	735
G231170	jezdnia / masa bitumiczna	184	1104
G231171	chodnik / masa bitumiczna	4	8
G231171	chodnik / prefabrykaty betonowe	412	854
G231171	jezdnia / masa bitumiczna	267	1630
G231172	chodnik / kostka prefabrykowana	237	570
G231172	chodnik / prefabrykaty betonowe	286	625
G231172	jezdnia / masa bitumiczna	284	1988
G231172	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	246	1230
G231173	chodnik / prefabrykaty betonowe	335	819
G231173	jezdnia / masa bitumiczna	385	3282
G231173	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	18	162
G231174	chodnik / kostka prefabrykowana	97	179
G231174	chodnik / prefabrykaty betonowe	960	1700
G231174	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	156	522
G231174	jezdnia / masa bitumiczna	1239	6677
G231174	zatoka postojowa / gruntowa wzmocniona żwirem	39	148
G231175	chodnik / kostka prefabrykowana	7	18
G231175	chodnik / prefabrykaty betonowe	603	1212
G231175	jezdnia / masa bitumiczna	434	2604
G231175	zatoka postojowa / betonowa	141	705
G231176	chodnik / kostka kamienna	40	80
G231176	chodnik / prefabrykaty betonowe	842	1582
G231176	jezdnia / masa bitumiczna	569	3414
G231176	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	64	358
G231177	chodnik / kostka prefabrykowana	228	412
G231177	chodnik / prefabrykaty betonowe	30	55
G231177	jezdnia / masa bitumiczna	279	1702

G231178	chodnik / kostka prefabrykowana	161	290
G231178	jezdnia / masa bitumiczna	2	12
G231178	jezdnia / masa bitumiczna	292	1817
G231179	chodnik / prefabrykaty betonowe	229	460
G231179	jezdnia / masa bitumiczna	246	1722
G231180	chodnik / prefabrykaty betonowe	42	101
G231180	jezdnia / gruntowa	78	200
G231180	jezdnia / masa bitumiczna	595	2503
G231180	jezdnia / prefabrykaty betonowe	2	8
G231180	parking / masa bitumiczna	47	148
G231180	zatoka postojowa / gruntowa wzmocniona żwirem	49	404
G231181	chodnik / kostka prefabrykowana	16	32
G231181	chodnik / prefabrykaty betonowe	378	1048
G231181	jezdnia / masa bitumiczna	168	1008
G231181	jezdnia / prefabrykaty betonowe	57	342
G231182	jezdnia / masa bitumiczna	109	346
G231184	chodnik / betonowy	17	10
G231184	chodnik / kostka prefabrykowana	43	29
G231184	chodnik / masa bitumiczna	22	17
G231184	jezdnia / masa bitumiczna	118	528
G231186	chodnik / prefabrykaty betonowe	10	16
G231186	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	168	871
G231186	jezdnia / masa bitumiczna	5	52
G231187	jezdnia / gruntowa	21	63
G231187	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	186	690
G231188	jezdnia / kostka prefabrykowana	64	320
G231188	jezdnia / masa bitumiczna	95	475
G231188	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	139	317
G231189	chodnik / kostka prefabrykowana	396	829
G231189	jezdnia / kostka prefabrykowana	3	18
G231189	jezdnia / masa bitumiczna	261	1626
G231189	zatoka postojowa / gruntowa wzmocniona żwirem	27	84
G231189	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	8	8
G231190	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	149	456

G231190	jezdnia / masa bitumiczna	261	1301
G231190S	jezdnia / gruntowa	83	208
G231191	chodnik / prefabrykaty betonowe	19	10
G231191	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	166	664
G231192	chodnik / prefabrykaty betonowe	34	40
G231192	jezdnia / gruntowa	154	462
G231192	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	81	389
G231192	jezdnia / prefabrykaty betonowe	51	175
G231193	chodnik / kostka prefabrykowana	12	12
G231193	jezdnia / gruntowa	4	16
G231193	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	188	919
G231193	jezdnia / masa bitumiczna	163	742
G231194	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	213	892
G231194	jezdnia / masa bitumiczna	7	61
G231195	jezdnia / gruntowa	359	1931
G231195	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	4	12
G231196	jezdnia / gruntowa	52	156
G231196	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	157	851
G231197	chodnik / prefabrykaty betonowe	10	10
G231197	jezdnia / gruntowa	345	886
G231197	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	164	725
G231197	jezdnia / prefabrykaty betonowe	20	70
G231198	chodnik / kostka prefabrykowana	31	42
G231198	jezdnia / gruntowa	12	60
G231198	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	80	456
G231199	jezdnia / gruntowa	109	654
G231199	jezdnia / kostka prefabrykowana	2	16
G231200	chodnik / kostka prefabrykowana	1	1
G231200	jezdnia / gruntowa	3	9
G231200	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	120	360
G231200	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	16	48
G231201S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	1047	3344
G231201S	jezdnia / masa bitumiczna	433	2369
G231201U	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	638	2456
G231201U	jezdnia / masa bitumiczna	223	935
G231202	chodnik / kostka prefabrykowana	58	161

G231202	jezdnia / gruntowa	51	204
G231202	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	68	345
G231202	jezdnia / masa bitumiczna	506	3840
G231202	parking / kostka prefabrykowana	116	604
G231202	parking / masa bitumiczna	94	581
G231202	parking / prefabrykaty betonowe	62	512
G231203	chodnik / kostka prefabrykowana	273	547
G231203	chodnik / prefabrykaty betonowe	724	1669
G231203	jezdnia / masa bitumiczna	615	3830
G231203	parking / masa bitumiczna	145	689
G231203S	chodnik / betonowy	52	174
G231203S	chodnik / kostka prefabrykowana	92	171
G231203S	chodnik / prefabrykaty betonowe	110	204
G231203S	jezdnia / masa bitumiczna	188	1134
G231203S	parking / masa bitumiczna	70	306
G231204	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	106	424
G231205	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	1341	5157
G231205	jezdnia / masa bitumiczna	137	606
G231205S	jezdnia / gruntowa	1178	3092
G231205S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	275	907
G231205S	jezdnia / masa bitumiczna	40	236
G231205T	jezdnia / masa bitumiczna	63	263
G231206	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	155	770
G231206	jezdnia / prefabrykaty betonowe	1	9
G231207	chodnik / betonowy	15	15
G231207	jezdnia / masa bitumiczna	3273	14575
G231208	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	71	249
G231208	jezdnia / tłuczeń	66	330
G231208S	jezdnia / gruntowa	2	6
G231208S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	33	99
G231209	jezdnia / gruntowa	2	10
G231209	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	282	1217
G231211	chodnik / kostka prefabrykowana	17	31
G231211	chodnik / masa bitumiczna	586	896
G231211	chodnik / prefabrykaty betonowe	417	1058
G231211	jezdnia / masa bitumiczna	606	4564

G231212	chodnik / kostka prefabrykowana	396	962
G231212	jezdnia / masa bitumiczna	202	1301
G231215	chodnik / kostka prefabrykowana	88	174
G231215	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	87	261
G231215	jezdnia / masa bitumiczna	125	596
G231215S	chodnik / kostka prefabrykowana	478	1000
G231215S	jezdnia / masa bitumiczna	229	1431
G231215S	parking / kostka prefabrykowana	106	380
G231216	chodnik / kostka prefabrykowana	198	433
G231216	jezdnia / masa bitumiczna	127	797
G231217	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	467	1315
G231217	jezdnia / nawierzchnia inna	8	38
G231217	jezdnia / nawierzchnia żwirowa	32	80
G231218	chodnik / kostka prefabrykowana	3	2
G231218	jezdnia / kostka prefabrykowana	91	507
G231219	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	278	734
G231220	jezdnia / gruntowa	75	188
G231221	jezdnia / gruntowa	762	2299
G231221	jezdnia / masa bitumiczna	3	14
G231222	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	729	2281
G231222	jezdnia / masa bitumiczna	43	129
G231222	zatoka postojowa / masa bitumiczna	22	85
G231223	jezdnia / gruntowa	492	1261
G231224	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	438	1844
G231225	chodnik / kostka prefabrykowana	24	39
G231225	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	116	377
G231225	jezdnia / masa bitumiczna	12	90
G231227	jezdnia / gruntowa	113	283
G231227	jezdnia / kostka prefabrykowana	2	11
G231228	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	103	237
G231228	jezdnia / masa bitumiczna	4	34
G231229	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	820	2232
G231230	jezdnia / gruntowa	379	948
G231230	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	470	1175
G231231	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	251	659
G231232	jezdnia / gruntowa	767	1918

G231232	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	84	210
G231233	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	874	2185
G231234	jezdnia / gruntowa	284	710
G231236	jezdnia / gruntowa	9	23
G231237	jezdnia / gruntowa	515	1288
G231238	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	884	3903
G231239	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	478	1318
G231240	jezdnia / gruntowa	424	1060
G231241	jezdnia / gruntowa	418	1045
G231242	chodnik / masa bitumiczna	43	95
G231242	chodnik / prefabrykaty betonowe	39	98
G231242	jezdnia / masa bitumiczna	278	1694
G231242	zátoka postojowa / betonowa	12	36
G231242S	jezdnia / masa bitumiczna	71	409
G231243	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	301	903
G231243	jezdnia / masa bitumiczna	48	144
G231244	jezdnia / gruntowa	839	2301
G231244	jezdnia / masa bitumiczna	6	63
G231245	jezdnia / gruntowa	153	459
G231246	chodnik / kostka prefabrykowana	916	1879
G231246	jezdnia / masa bitumiczna	497	3033
G231247	chodnik / kostka prefabrykowana	10	16
G231247	jezdnia / gruntowa	763	1972
G231247	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	4	18
G231247	jezdnia / masa bitumiczna	5	43
G231247S	jezdnia / gruntowa	1	3
G231247S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	93	234
G231248	jezdnia / masa bitumiczna	597	2787
G231250	jezdnia / gruntowa	481	1167
G231251	chodnik / kostka prefabrykowana	15	15
G231251	chodnik / prefabrykaty betonowe	5	9
G231251	jezdnia / brukowa	45	221
G231251	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	64	453
G231251	jezdnia / kostka prefabrykowana	2	20
G231252	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	251	1004
G231253	jezdnia / gruntowa	44	132

G231254	jezdnia / gruntowa	7	21
G231254	jezdnia / masa bitumiczna	5	15
G231256	jezdnia / gruntowa	11	39
G231256	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	34	119
G231256	jezdnia / masa bitumiczna	11	68
G231258	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	61	244
G231258	jezdnia / kostka prefabrykowana	27	81
G231258	jezdnia / masa bitumiczna	3	12
G231259	jezdnia / gruntowa	85	255
G231259	jezdnia / kostka prefabrykowana	1	3
G231260	chodnik / kostka prefabrykowana	54	111
G231260	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	291	1393
G231260	jezdnia / kostka prefabrykowana	7	28
G231260	jezdnia / masa bitumiczna	29	174
G231261	chodnik / kostka prefabrykowana	7	15
G231261	jezdnia / gruntowa	5	25
G231261	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	31	155
G231261	jezdnia / masa bitumiczna	7	40
G231262	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	90	324
G231262	jezdnia / masa bitumiczna	24	84
G231263	chodnik / kostka prefabrykowana	133	206
G231263	jezdnia / masa bitumiczna	87	603
G231264	chodnik / kostka prefabrykowana	47	52
G231264	jezdnia / kostka prefabrykowana	49	201
G231265	jezdnia / gruntowa	122	394
G231265	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	12	48
G231266	jezdnia / kostka prefabrykowana	52	172
G231267	jezdnia / gruntowa	70	185
G231267	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	43	129
G231268	jezdnia / gruntowa	189	567
G231268	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	81	254
G231269	jezdnia / gruntowa	178	445
G231269	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	188	470
G231270	jezdnia / gruntowa	356	890
G231271	chodnik / kostka prefabrykowana	1004	1626
G231271	jezdnia / brukowa	24	180

G231271	jezdnia / gruntowa	528	3696
G231271	jezdnia / masa bitumiczna	1744	12794
G231272S	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	396	1564
G231272S	jezdnia / masa bitumiczna	18	129
G231272U	jezdnia / gruntowa	12	56
G231272U	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	5	25
G231273	jezdnia / gruntowa	594	1542
G231273	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	15	60
G231273S	jezdnia / gruntowa	56	140
G231274	chodnik / kostka prefabrykowana	2	2
G231274	jezdnia / masa bitumiczna	317	1941
G231274	parking / tłuczeń	11	31
G231274	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	3	8
G231275	chodnik / kostka prefabrykowana	57	90
G231275	jezdnia / kostka prefabrykowana	62	389
G231276	chodnik / kostka prefabrykowana	155	389
G231276	chodnik / prefabrykaty betonowe	2	6
G231276	jezdnia / masa bitumiczna	146	639
G231277	jezdnia / gruntowa	5	20
G231277	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	87	348
G231278	chodnik / kostka prefabrykowana	173	381
G231278	jezdnia / masa bitumiczna	126	693
G231279	chodnik / kostka prefabrykowana	10	16
G231279	jezdnia / gruntowa	136	491
G231279	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	40	120
G231279	jezdnia / kostka prefabrykowana	6	47
G231279	jezdnia / masa bitumiczna	2	17
G231280	jezdnia / gruntowa	83	257
G231280	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	233	643
G231280	jezdnia / masa bitumiczna	2	7
G231280	jezdnia / prefabrykaty betonowe	140	461
G231282	jezdnia / kostka prefabrykowana	55	368
G231283	chodnik / betonowy	9	24
G231283	chodnik / kostka prefabrykowana	63	186
G231283	jezdnia / masa bitumiczna	6	95
G231283	jezdnia / masa bitumiczna	175	1129

G231283	parking / kostka prefabrykowana	98	441
G231285	chodnik / kostka prefabrykowana	152	246
G231285	jezdnia / masa bitumiczna	85	601
G231286	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	200	1000
G231287	chodnik / betonowy	11	17
G231287	chodnik / kostka prefabrykowana	33	49
G231287	chodnik / masa bitumiczna	3	2
G231287	jezdnia / masa bitumiczna	89	470
G231288	jezdnia / gruntowa	83	208
G231289	jezdnia / betonowa	68	272
G231289	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	49	274
G231290	jezdnia / gruntowa	289	723
G231291	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	145	552
G231292	jezdnia / gruntowa	348	870
G231294	jezdnia / gruntowa	52	156
G231295	jezdnia / gruntowa	53	159
G231300	jezdnia / gruntowa	619	1415
G231300	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	27	65
G231300	jezdnia / prefabrykaty betonowe	2	6
G231301	jezdnia / gruntowa	569	1423
G231302	jezdnia / gruntowa	312	780
G231303	jezdnia / gruntowa	524	1310
G231303	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	18	50
G231303	jezdnia / masa bitumiczna	18	54
G231304	jezdnia / gruntowa	1159	2965
G231305	jezdnia / gruntowa	673	1683
G231305	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	761	2060
G231306	jezdnia / gruntowa	515	1288
G231307	chodnik / kostka prefabrykowana	18	14
G231307	jezdnia / gruntowa	44	154
G231307	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	106	371
G231308	jezdnia / gruntowa	441	1103
G231309	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	1181	3461
G231310	jezdnia / gruntowa	1004	3012
G231311	jezdnia / gruntowa	26	104
G231311	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	90	360

G231312	jezdnia / gruntowa	1074	2685
G231313	chodnik / kostka prefabrykowana	387	911
G231313	jezdnia / masa bitumiczna	217	1393
G231314	jezdnia / masa bitumiczna	60	133
G231314	jezdnia / prefabrykaty betonowe	2	4
G231315	jezdnia / gruntowa	121	261
G231315	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	4	10
G231316	jezdnia / gruntowa	188	376
G231316	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	72	184
G231317	chodnik / masa bitumiczna	10	13
G231317	chodnik / prefabrykaty betonowe	4	3
G231317	jezdnia / gruntowa	264	1013
G231317	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	456	1811
G231317	jezdnia / kostka kamienna	14	74
G231317	jezdnia / kostka prefabrykowana	228	1035
G231317	jezdnia / masa bitumiczna	11	33
G231317	jezdnia / prefabrykaty betonowe	3	30
G231318	chodnik / kostka prefabrykowana	8	10
G231318	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	18	74
G231318	jezdnia / masa bitumiczna	4	27
G231320	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	73	356
G231320	jezdnia / masa bitumiczna	8	112
G231322	chodnik / betonowy	8	12
G231322	chodnik / prefabrykaty betonowe	21	33
G231322	jezdnia / masa bitumiczna	3	22
G231322	jezdnia / prefabrykaty betonowe	52	167
G231323	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	156	682
G231324	chodnik / kostka prefabrykowana	2	4
G231324	chodnik / prefabrykaty betonowe	109	237
G231325	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	135	567
G231326	chodnik / kostka prefabrykowana	122	261
G231326	chodnik / prefabrykaty betonowe	12	27
G231326	jezdnia / masa bitumiczna	75	421
G231327	jezdnia / gruntowa	700	1750
G231327	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	314	785
G231328	jezdnia / gruntowa	198	594

G231328	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	36	108
G24	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	435	1958
G25	chodnik / kostka prefabrykowana	390	747
G25	chodnik / prefabrykaty betonowe	9	16
G25	jezdnia / masa bitumiczna	336	1844
G25	parking / kostka prefabrykowana	71	182
G25	parking / masa bitumiczna	73	255
G26	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	342	1437
G27	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	278	1112
G29S	jezdnia / gruntowa	636	1908
G3	chodnik / kostka prefabrykowana	44	132
G3	chodnik / prefabrykaty betonowe	133	379
G3	jezdnia / masa bitumiczna	103	1038
G30	chodnik / kostka prefabrykowana	340	510
G30	jezdnia / masa bitumiczna	178	1228
G31	jezdnia / gruntowa	36	108
G31	jezdnia / gruntowa wzmocniona żwirem	142	426
G31T	jezdnia / gruntowa	85	255
G4	chodnik / kostka prefabrykowana	234	950
G4	jezdnia / masa bitumiczna	118	1545
G5	chodnik / prefabrykaty betonowe	1157	2632
G5	jezdnia / masa bitumiczna	1104	8181
G5	parking / kostka kamienna	240	937
G6	chodnik / kostka prefabrykowana	320	692
G6	chodnik / prefabrykaty betonowe	543	751
G6	jezdnia / masa bitumiczna	597	4920
G6	parking / kostka prefabrykowana	36	74
G6	parking / masa bitumiczna	46	117
G6	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	16	48
G7	chodnik / kostka kamienna	12	21
G7	chodnik / kostka prefabrykowana	723	1417
G7	chodnik / prefabrykaty betonowe	896	1380
G7	jezdnia / masa bitumiczna	1523	12866
G7	zatoka postojowa / kostka prefabrykowana	9	26
G8	chodnik / kostka prefabrykowana	135	357
G8	chodnik / prefabrykaty betonowe	1277	3021

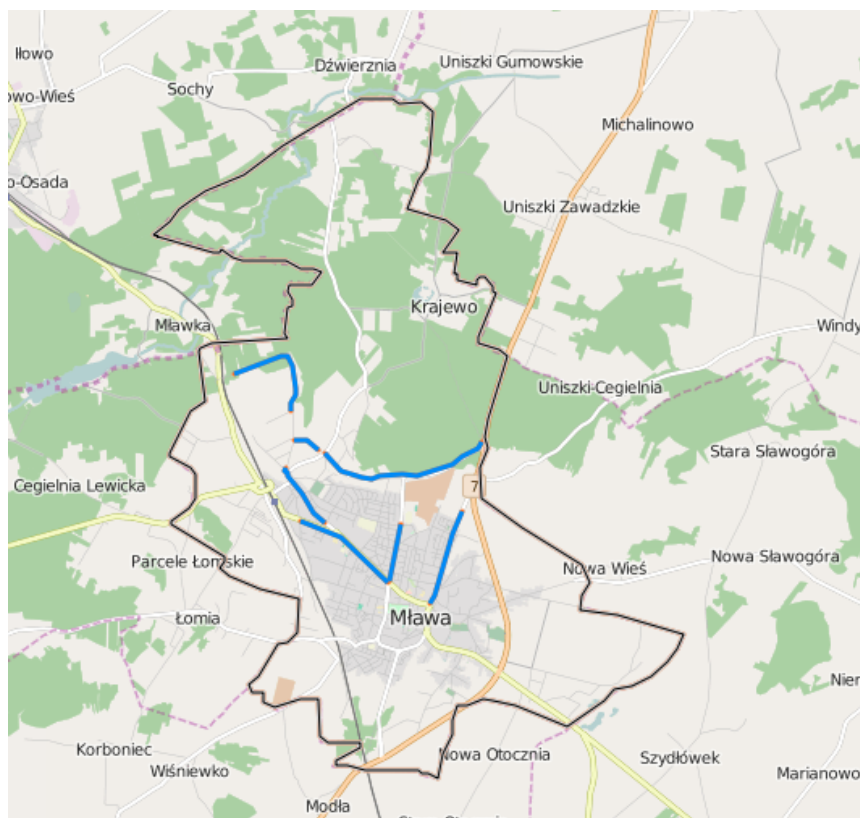
G8	jezdnia / masa bitumiczna	817	4853
G8	zatoza postojowa / gruntowa wzmacniona żwirem	9	2
G9	chodnik / kostka prefabrykowana	865	1502
G9	chodnik / prefabrykaty betonowe	426	826
G9	jezdnia / gruntowa wzmacniona żwirem	435	2175
G9	jezdnia / masa bitumiczna	1738	11438
G9 Suma		3464	15940

9.3. INWENTARYZACJA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH

Tabela 38. Inwentaryzacja ścieżek rowerowych

Numer drogi	Rodzaj elementu / rodzaj nawierzchni	Długość elementu w ciągu drogi [mb]	Powierzchnia elementu [m2]
G13	ścieżka rowerowa / kostka prefabrykowana	2193	4197
G13S	ścieżka rowerowa / kostka prefabrykowana	291	596
G230347	ścieżka rowerowa / kostka prefabrykowana	22	44
G231246	ścieżka rowerowa / betonowa	11	22
G231246	ścieżka rowerowa / kostka prefabrykowana	336	661
G231271	ścieżka rowerowa / brukowa	18	36
G231271	ścieżka rowerowa / gruntowa	8	16
G231271	ścieżka rowerowa / kostka prefabrykowana	2081	4162
G30	ścieżka rowerowa / kostka prefabrykowana	170	340
G7	ścieżka rowerowa / kostka prefabrykowana	562	845
G7	ścieżka rowerowa / kostka prefabrykowana	393	617
G7	ścieżka rowerowa / prefabrykaty betonowe	2	4

Mapa 6. układ ścieżek rowerowych na terenie miasta

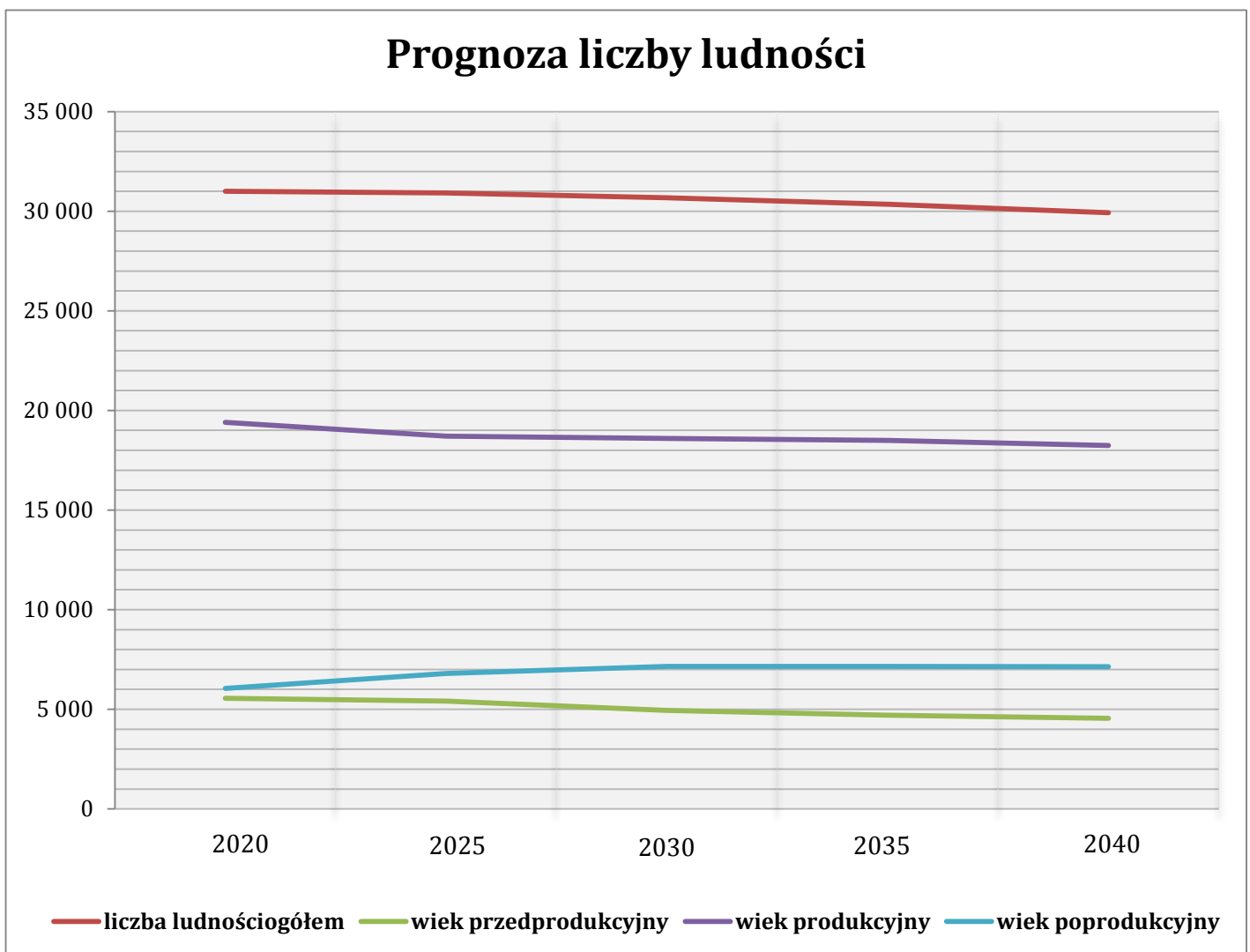


9.4. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA

Popyt na usługi transportu publicznego kształtowany jest kilkoma czynnikami. Do najważniejszych zaliczyć trzeba czynniki demograficzne oraz społeczno- gospodarcze. Można powiedzieć, że struktura pasażerów komunikacji publicznej odzwierciedla problemy demograficzne danej społeczności. Zależy ona przede wszystkim od ogólnej liczby mieszkańców oraz od liczby poszczególnych grup wiekowych.

Liczba mieszkańców miasta Mława i powiatu mławskiego systematycznie spada. Wpływ na taką sytuację ma zarówno ujemny przyrost naturalny oraz ujemne saldo migracji. Tendencja ta powinna utrzymywać się w najbliższych latach, co potwierdzają prognozy demograficzne Głównego Urzędu Statystycznego.

Wykres 6. Prognoza liczby mieszkańców Mławy dla grup wiekowych do 2040 roku – ujęcie graficzne



źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Tabela 39. Prognoza demograficzna-ujęcie tabelaryczne

Grupy wieku/rok	2020	2025	2030	2035	2040
ogółem	31 008	30 917	30 682	30 347	29 925
<i>kobiety</i>	16 266	16 236	16 129	15 962	15 731
<i>mężczyźni</i>	14 742	14 681	14 553	14 385	14 194
wiek przedprodukcyjny*	5 551	5 409	4 938	4 697	4 545
wiek produkcyjny	19 402	18 703	18 593	18 496	18 243
wiek poprodukcyjny	6 055	6 805	7 151	7 154	7 137
<i>mobilny</i>	11 565	10 664	9 715	8 962	8 471
<i>niemobilny</i>	7 837	8 039	8 878	9 534	9 772

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

* wiek przedprodukcyjny - 0 do 17 lat

wiek produkcyjny - od 18 lat do wieku emerytalnego

wiek poprodukcyjny - powyżej wieku emerytalnego

wiek mobilny - od 18 do 44 lat

wiek niemobilny - od 45 lat do wieku emerytalnego

Tabela 40. Ludność według płci i funkcjonalnych grup wieku

		Ogółem	Mężczyźni	Kobiety			Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
2020	Ogółem	31 008	14 742	16 266	2025	Ogółem	30 917	14 681	16 236
	0-2	825	421	404		0-2	770	393	377
	3-6	1 158	591	567		3-6	1 103	562	541
	7-12	2 041	1 029	1 012		7-12	1 770	902	868
	13-15	939	455	484		13-15	1 055	522	533
	16-18	856	434	422		16-18	1 043	530	513
	18	268	134	134		18	332	167	165
	19-24	1 989	1 015	974		19-24	1 787	883	904
	0-14	4 695	2 366	2 329		0-14	4 328	2 198	2 130
	15-59	18 303	9 110	9 193		15-59	17 894	8 964	8 930
	60+	8 010	3 266	4 744		60+	8 695	3 519	5 176
	15-64	20 623	10 166	10 457		15-64	19 806	9 792	10 014
	65+	5 690	2 210	3 480		65+	6 783	2 691	4 092
	75+	1 998	656	1 342		75+	2 721	955	1 766
	80+	1 258	372	886		80+	1 281	384	897
85+	603	161	442	85+	693	174	519		
		Ogółem	Mężczyźni	Kobiety			Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
2030	Ogółem	30 682	14 553	16 129	2035	Ogółem	30 347	14 385	15 962
	0-2	721	368	353		0-2	712	364	348
	3-6	1 023	521	502		3-6	975	497	478
	7-12	1 683	859	824		7-12	1 569	801	768
	13-15	890	451	439		13-15	853	432	421
	16-18	932	472	460		16-18	883	449	434
	18	311	158	153		18	295	150	145
	19-24	2 148	1 061	1 087		19-24	1 924	964	960
	0-14	4 015	2 046	1 969		0-14	3 820	1 948	1 872
	15-59	17 604	8 825	8 779		15-59	16 993	8 527	8 466
	60+	9 063	3 682	5 381		60+	9 534	3 910	5 624
	15-64	19 298	9 615	9 683		15-64	18 904	9 435	9 469
	65+	7 369	2 892	4 477		65+	7 623	3 002	4 621
	75+	3 535	1 250	2 285		75+	4 300	1 553	2 747
	80+	1 858	602	1 256		80+	2 490	809	1 681
85+	700	174	526	85+	1 113	312	801		
		Ogółem	Mężczyźni	Kobiety					

2040	Ogółem	29 925	14 194	15 731
	0-2	723	370	353
	3-6	976	498	478
	7-12	1 498	765	733
	13-15	794	402	392
	16-18	837	426	411
	18	283	144	139
	19-24	1 777	899	878
	0-14	3 722	1 899	1 823
	15-59	16 021	8 041	7 980
	60+	10 182	4 254	5 928
	15-64	18 237	9 114	9 123
	65+	7 966	3 181	4 785
	75+	4 590	1 627	2 963
	80+	3 047	1 015	2 032
	85+	1 540	432	1 108

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Istotne, ze społecznego punktu widzenia (również z punktu widzenia transportu publicznego) są wzajemne relacje poszczególnych grup wiekowych oraz zmiany, jakie będą następowały w strukturze ekonomicznej ludności w kolejnych latach. Obecna struktura ekonomiczna ludności miasta jest korzystna (relacja mieszkańców w wieku produkcyjnym do pozostałych grup) jednak zgodnie z ogólnokrajową tendencją, również w Mławie następuje spadek liczby osób w wieku produkcyjnym, natomiast wzrasta liczba osób w wieku poprodukcyjnym. Zgodnie z informacjami zawartymi na powyższym wykresie zmiany w poszczególnych grupach wiekowych ludności w perspektywie do 2040 roku będą przedstawiały się następująco:

- liczba osób w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 23,89 %
- liczba osób w wieku produkcyjnym spadnie o 8,64 %.
- liczba osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie o 22,68 %

W konsekwencji przewidywanych zmian w strukturze demograficznej mieszkańców należy liczyć się ze zmniejszeniem ogólnej liczby pasażerów. Tendencje demograficzne nie wpłyną natomiast zasadniczo na efektywność kosztową komunikacji miejskiej, gdyż założenia ma ona charakter nie komercyjny. Dzisiaj uprawnienia do darmowych przejazdów przysługują wszystkim mieszkańcom Mławy, pod warunkiem wyrobienia karty "Mławiaka".

Wyraźny spadek liczby osób czynnych zawodowo, może wpłynąć na rentowność przejazdów, poprzez obniżenie ilości przejazdów pełnopłatnych, co może być związane w przyszłości z mniejszą ilością dojazdów do Mławy mieszkańców okolicznych miejscowości w powiecie mławskim.

Z punktu widzenia organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego największe znaczenie ma udział w przejazdach środkami komunikacji miejskiej osób kupujących bilety pełnopłatne. Dlatego najistotniejsze jest dotarcie do tej właśnie grupy osób,

która najchętniej korzysta z transportu indywidualnego. W ostatnich latach daje się zauważyć gwałtowny wzrost ilości użytkowanych samochodów osobowych (wskaźnik motoryzacji). Źródła popytu potencjalnego tkwią właśnie w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonej mobilności miejskiej, wymaga jednak wprowadzenia zmian w organizacji ruchu, szczególnie w centrum miasta a także, poprzez poprawę jakości świadczonych usług.

9.5. ANALIZA BADAŃ ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW MIASTA MŁAWA I PRACOWNIKÓW PRZEDSIĘBIORSTW

9.5.1. METODOLOGIA BADAŃ

Badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Miasta Mława oraz pracowników przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie miasta Mława przeprowadzono w okresie maj-czerwiec 2016 r. Łącznie pozyskano 1277, które wykorzystano do przeprowadzenia analiz i wnioskowania.

Badania miały charakter wywiadów bezpośrednich (F2F). Badanie przeprowadzono w losowo wybranych gospodarstwach domowych, zlokalizowanych na piętnastu osiedlach na terenie Miasta Mława.

Poniższa tabela przedstawia podstawowe informacje o liczbie odwiedzonych gospodarstw domowych na terenie każdego z osiedli, łącznej liczbie uzyskanych ankiet oraz liczbie ankiet, w których badana osoba wskazała zakład pracy, gdzie znajduje zatrudnienie.

Tabela 41. Podstawowe informacje statyczne o przeprowadzonych badaniach ankietowych

Osiedle	Liczba przebadanych gospodarstw domowych	Liczba uzyskanych ankiet	Liczba ankiet przypadających na gospodarstwo domowe	Liczba ankiet "pracowniczych"
1. Śródmieście	27	84	3,11	29
2. Warszawska	27	87	3,22	26
3. Andersa	29	93	3,21	29
4. Wójtostwo	36	125	3,47	43
5. Kościuszki	27	94	3,48	34
6. Kopernika	43	131	3,05	42
7. Przemysłowe	30	94	3,13	34
8. Obrońców Mławy	27	87	3,22	32
9. Wólka	27	80	2,96	32
10. Koziełsk	27	79	2,93	27
11. Piekiełko	15	48	3,20	20
12. Krajewo	8	10	1,25	3
13. Książąt Mazowieckich	27	91	3,37	31
14. Zawkrze	23	82	3,57	22
15. Młodych	27	92	3,41	30
Średnia	26,67	85,13	3,11	29
Łącznie	400	1277	nie dot.	434

Poniżej przedstawiono wzór kwestionariusza badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców Miasta Mława. Następnie przedstawiono wyniki badań.

Rysunek 5. Wzór kwestionariusza badań ankietowych cz.1

BADANIE ANKIETOWE POTRZEB MIESZKAŃCÓW MIASTA MŁAWA

PLAN RÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

Zapraszamy do udziału ankietę mającą na celu badanie potrzeb transportowych mieszkańców miasta Mława. Ankieta jest anonimowa.

1. Proszę wskazać w jaki sposób najczęściej Pani/Pan podróżuje do pracy lub szkoły (zaznaczyć tylko jedną odpowiedź)

pieszo
 rowerem
 autobusem/busem
 samochodem

2. Który rodzaj użytkownika ruchu powinien być najbardziej przywilejowany w ścisłym centrum miasta Mława?

pieszy
 kierowca
 rowerzysta

3. Czy jesteś zainteresowany ograniczeniem budowy miejsc postojowych, by odzyskać przestrzeń miejską na inne cele w ścisłym centrum miasta?

zdecydowanie tak
 tak
 nie
 zdecydowanie nie

4. Czy ostopność publicznej komunikacji rowerowej (częstotliwość i lokalizacja przystanków) w Twoim mieście jest?

bardzo dobra
 dobra
 ostateczna
 niedostateczna

5. Jaki efekt komunikacji publicznej chciałbyś poprawić, byś się zdecydował/ła na podróżowanie środkami transportu zbiorowego na terenie miasta (maksymalnie 3 odpowiedzi)

zwiększenie ostopności (lokalizacja i ilość przystanków) – proszę podać proponowaną lokalizację.....
 zwiększenie częstotliwości kursowania – proszę podać proponowaną godzinę.....
 zmianę przebiegu linii – proszę podać proponowaną trasę.....
 połączenie z systemem „Parkuj Jedź”
 umożliwienie przewozu rowerów
 inne (jakie?).....

6. W celu poprawy jakości życia w Twoim mieście należy inwestować w infrastrukturę. Wyposażenie dla (maksymalnie 3 odpowiedzi)

chodniki, deptaki, skwery, przestrzenie spędzania czasu wolnego
 rowerowe (trasy, parkingi, ścieżki rowerowe, rower publiczny)
 publicznego transportu zbiorowego (przystanki, rozkład jazdy, labor)
 samochodowego (rozbudowa jezdni, krzyżowań)
 miejsc postojowych (parkowanie na ulicach)
 miejsc parkingowych (parkingi wielopoziomowe, system „Parkuj Jedź”)
 trefy płatnego parkowania (zmiany systemu opłat, poszerzenie trefy)

7. Jaki najczęściej jest cel Twojej podróży samochodem w granicach Twojego miasta?

praca
 zakupy
 rekreacja (czas wolny (park, spacer, siłownia itp.))
 inne (jakie?).....

8. Jaki najczęściej jest cel Twojej podróży rowerem w granicach Twojego miasta?

praca
 zakupy
 rekreacja (czas wolny (park, spacer, siłownia itp.))
 inne (jakie?).....

9. W Twoim mieście w dni (pn-pt) najczęściej jesteś użytkownikiem poruszającym się jako?

kierowca własnego samochodu
 pasażer samochodu
 pieszy / uczestnik ruchu
 rowerzysta
 pasażer publicznego transportu zbiorowego

Rysunek 6. wzór kwestionariusza badań ankietowych cz.2

10. W swoim mieście w dni wolne od pracy w weekendy najczęściej jesteś użytkownikiem poruszającym się jako? (maksymalnie 2 odpowiedzi)

- kierowca własnego samochodu
- pasażer samochodu
- pieszy / uczestnik ruchu
- rowerzysta
- pasażer publicznego transportu zbiorowego

11. Oczekujesz w swoim mieście (maksymalnie 3 odpowiedzi)

- zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego
- wprowadzenie stacji roweru publicznego
- poprawy infrastruktury rowerowej (trasy, ścieżki, parkingi)
- poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego
- system parkingów „Parkuj Jedź”
- poprawy połączeń międzyliniowych transportem alternatywnym (transport zbiorowy, rower)
- poprawy dostępności komunikacji do terenów podmiejskich
- inne (jakie?).....

METRYCZKA

8. Proszę podać Pani/Pana płeć.

- kobieta
- mężczyzna

9. Proszę podać Pani/Pana wiek (zaznaczyć tylko jedną odpowiedź)

- poniżej 18 lat
- 18-24
- 25-34
- 35-44
- 45-54
- powyżej 55

10. Jaka jest Pani/Pana sytuacja zawodowa? (zaznaczyć tylko jedną odpowiedź)

- uczę się / studiuję
- pracuję
- jestem bezrobotna/bezrobotny
- jestem na emeryturze/rencie
- inne.....

11. Zakład pracy (jeśli wskazano odpowiedź „pracuję” w pyt. nr 10)

12. Miejsce zamieszkania

x Osiedle (dotyczy tylko mieszkańców Mławy)
Ulica:
Miejscowość:

13. Z ilu osób składa się Pani/Pana gospodarstwo domowe? (zaznaczyć tylko jedną odpowiedź)

1 osoba	1	2	3	4	5	6	7	8	więcej niż 8 osób
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Jeśli jest Pani/Pan zainteresowana/zainteresowany otrzymaniem informacji dotyczących konsultacji Planu Mobilności, prosimy o wpisanie poniżej swojego adresu e-mail. Będzie on wykorzystywany jedynie w celu przekazania Państwu informacji związanych z konsultacjami.

9.5.2. WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH

1. PROSZĘ WSKAZAĆ W JAKI SPOSÓB NAJCZĘŚCIEJ PANI/PAN PODRÓŻUJE NP. DO PRACY LUB SZKOŁY

Tabela 42. Preferencje w zakresie sposobu podróżowania

Osiedle	Pieszo	Rowerem	Autobusem/busem	samochodem
1. Śródmieście	25,09%	11,44%	14,76%	48,71%
2. Warszawska	25,26%	10,60%	18,99%	45,15%
3. Andersa	22,73%	13,00%	21,33%	42,94%
4. Wójtostwo	30,45%	12,29%	27,57%	29,69%
5. Kościuszki	16,04%	12,00%	22,49%	49,47%
6. Kopernika	31,07%	12,73%	25,54%	30,66%
7. Przemysłowe	20,06%	12,21%	24,02%	43,71%
8. Obrońców Mławy	28,93%	7,19%	29,74%	34,14%
9. Wólka	35,06%	11,57%	22,31%	31,06%
10. Koziełsk	27,39%	15,75%	26,92%	29,94%
11. Piekiełko	26,53%	6,96%	20,75%	45,76%
12. Krajewo	31,90%	7,33%	11,83%	48,94%
13. Książąt Mazowieckich	12,75%	10,90%	13,54%	62,81%
14. Zawkrze	22,66%	13,15%	17,43%	46,76%
15. Młodych	30,00%	12,11%	28,98%	28,91%
Średnia	25,73%	11,28%	21,75%	41,24%

2. KTÓRY Z UŻYTKOWNIKÓW RUCHU POWINIEN BYĆ NAJBARDZIEJ UPRIWILEJOWANY W ŚCISŁYM CENTRUM MIASTA MŁAWA?

Tabela 43. Preferencje w zakresie uprzywilejowania wskazanych typów użytkowników ruchu

Osiedle	Pieszcy	Kierowca	Rowerzysta
1. Śródmieście	59,78%	22,88%	17,34%
2. Warszawska	65,90%	14,28%	19,82%
3. Andersa	70,97%	14,60%	14,43%
4. Wójtostwo	63,51%	21,82%	14,67%
5. Kościuszki	61,48%	22,18%	16,34%
6. Kopernika	58,16%	19,39%	22,45%
7. Przemysłowe	56,96%	17,63%	25,41%
8. Obrońców Mławy	70,13%	17,02%	12,85%
9. Wólka	67,48%	18,66%	13,86%
10. Koziełsk	62,72%	16,83%	20,45%
11. Piekiełko	67,51%	14,92%	17,57%
12. Krajewo	66,60%	13,30%	20,10%
13. Książąt Mazowieckich	60,08%	16,92%	23,00%
14. Zawkrze	61,70%	12,75%	25,55%
15. Młodych	52,05%	13,66%	34,29%
Średnia	63,00%	17,12%	19,88%

3. CZY JESTEŚ ZA STOPNIOWYM OGRANICZANIEM BUDOWY MIEJSC POSTOJOWYCH, BY ODZYSKAĆ PRZESTRZEŃ MIEJSKĄ NA INNE CELE W ŚCISŁYM CENTRUM MIASTA?

Tabela 44. Preferencje w ograniczaniu budowy miejsc postojowych

Osiedle	Zdecydowanie tak	tak	nie	zdecydowanie nie
1. Śródmieście	8,12%	34,32%	39,85%	17,71%
2. Warszawska	9,68%	33,66%	41,82%	14,84%
3. Andersa	2,63%	30,56%	42,53%	24,28%
4. Wójtostwo	6,64%	23,37%	50,15%	19,84%
5. Kościuszki	8,76%	19,68%	52,75%	18,81%
6. Kopernika	20,54%	15,16%	48,75%	15,55%
7. Przemysłowe	26,82%	21,25%	32,92%	19,01%
8. Obrońców Mławy	9,62%	24,49%	38,74%	27,15%
9. Wólka	3,84%	27,52%	44,64%	24,00%
10. Kozielsk	8,35%	23,45%	41,17%	27,03%
11. Piekietko	7,26%	16,82%	51,61%	24,31%
12. Krajewo	6,75%	16,25%	46,29%	30,71%
13. Książąt Mazowieckich	18,06%	18,00%	47,33%	16,61%
14. Zawkrze	16,88%	12,29%	50,25%	20,58%
15. Młodych	20,81%	10,34%	57,86%	10,99%
Średnia	11,65%	21,81%	45,78%	20,76%

4. CZY DOSTĘPNOŚĆ PUBLICZNEJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ (CZĘSTOTLIWOŚĆ ORAZ LOKALIZACJA PRZYSTANKÓW) W TWOIM MIEŚCIE JEST?

Tabela 45. Ocena dostępności do komunikacji zbiorowej

Osiedle	bardzo dobra	dobra	dostateczna	niedostateczna
1. Śródmieście	20,70%	55,86%	19,53%	3,91%
2. Warszawska	22,92%	44,14%	18,00%	14,94%
3. Andersa	13,22%	44,22%	22,45%	20,11%
4. Wójtostwo	10,35%	51,68%	19,84%	18,13%
5. Kościuszki	11,56%	56,91%	14,46%	17,07%
6. Kopernika	8,88%	48,52%	27,40%	15,20%
7. Przemysłowe	16,61%	52,20%	27,44%	3,75%
8. Obrońców Mławy	15,68%	52,83%	22,26%	9,23%
9. Wólka	18,13%	52,55%	23,52%	5,80%
10. Kozielsk	8,40%	56,51%	26,79%	8,30%
11. Piekietko	7,92%	59,33%	18,98%	13,77%
12. Krajewo	13,13%	55,15%	14,87%	16,85%
13. Książąt Mazowieckich	11,16%	51,41%	17,58%	19,85%
14. Zawkrze	10,16%	52,44%	13,06%	24,34%
15. Młodych	20,62%	48,54%	6,97%	23,87%
Średnia	13,96%	52,15%	19,54%	14,34%

5. JAKIE CECHY KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ MUSIAŁYBY ULEC POPRAWIE, ABYŚ ZDECYDOWAŁA/Ł SIĘ NA PODRÓŻOWANIE ŚRODKAMI TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA TERENIE MIASTA (MAKSYMALNIE 3 ODPOWIEDZI)

Tabela 46. Postulaty zmian w komunikacji publicznej

Dzielnica	zwiększenie dostępności (lokalizacja i ilość przystanków)	zwiększenie częstotliwości kursowania	zmiana przebiegu linii	połączenie z systemem „Parkuj i jedź”	umożliwienie przewozu rowerów	inne
1. Śródmieście	14,29%	31,82%	8,77%	1,95%	28,90%	14,29%
2. Warszawska	17,93%	25,66%	8,43%	5,21%	29,57%	16,57%
3. Andersa	20,98%	30,80%	12,61%	9,81%	34,67%	20,82%
4. Wójtostwo	23,13%	30,37%	12,37%	9,86%	34,96%	18,36%
5. Kościuszki	27,46%	29,97%	10,41%	11,12%	38,45%	19,68%
6. Kopernika	26,66%	30,49%	8,99%	8,65%	31,55%	19,80%
7. Przemysłowe	25,93%	33,73%	7,20%	12,10%	34,46%	22,97%
8. Obrońców Mławy	25,94%	36,23%	9,44%	17,23%	32,45%	26,22%
9. Wólka	23,04%	31,91%	12,76%	22,68%	26,53%	25,40%
10. Koziełsk	20,99%	36,23%	11,95%	22,26%	34,86%	26,15%
11. Piekiełko	20,35%	34,82%	12,85%	20,97%	36,90%	20,12%
12. Krajewo	23,86%	38,80%	17,69%	14,46%	31,34%	18,38%
13. Książąt Mazowieckich	18,93%	35,36%	13,57%	20,47%	27,90%	14,69%
14. Zawkrze	19,29%	34,79%	15,05%	22,99%	32,87%	14,07%
15. Młodych	19,13%	32,78%	10,34%	19,91%	30,39%	11,09%

6. W CELU POPRAWY JAKOŚCI ŻYCIA W TWOIM MIEŚCIE NALEŻY INWESTOWAĆ W INFRASTRUKTURĘ I WYPOSAŻENIE DLA (MAKSYMALNIE 3 ODPOWIEDZI)

Tabela 47. Preferencje w zakresie priorytetowych inwestycji w obszarze infrastruktury I wyposażenia

Osiedle	ruchu pieszego	ruchu rowerowego	publicznego transportu zbiorowego	ruchu samochodowego	miejsca postojowe	miejsca parkingowe	strefy płatnego parkowania
1. Śródmieście	26,42%	27,81%	6,74%	12,09%	12,44%	13,30%	1,21%
2. Warszawska	34,08%	33,29%	8,14%	11,08%	14,23%	13,57%	5,22%
3. Andersa	33,26%	26,83%	8,77%	15,56%	11,81%	9,71%	12,94%
4. Wójtostwo	32,98%	25,70%	15,18%	17,19%	14,09%	8,70%	6,32%
5. Kościuszki	23,44%	33,53%	13,22%	17,11%	16,36%	13,01%	4,20%
6. Kopernika	34,14%	31,91%	10,57%	18,61%	23,63%	13,25%	6,38%
7. Przemysłowe	42,07%	34,51%	10,01%	14,10%	27,79%	14,51%	4,03%
8. Obrońców Mławy	43,46%	40,05%	13,07%	17,57%	27,15%	15,82%	3,38%
9. Wólka	42,49%	44,63%	17,18%	20,52%	29,01%	20,49%	5,05%
10. Koziełsk	39,39%	41,35%	13,76%	19,06%	33,53%	23,29%	8,50%
11. Piekiełko	38,36%	42,91%	18,44%	17,27%	30,46%	29,34%	5,89%
12. Krajewo	35,67%	47,18%	15,44%	21,52%	31,95%	39,34%	12,91%
13. Książąt Mazowieckich	36,17%	49,68%	21,28%	23,49%	29,79%	40,32%	9,02%
14. Zawkrze	36,72%	53,48%	20,77%	28,01%	34,25%	46,82%	9,56%
15. Młodych	40,00%	55,64%	21,57%	22,65%	32,57%	53,99%	6,46%

7. JAKI NAJCZĘŚCIEJ JEST CEL TWOJEJ PODRÓŻY SAMOCHODEM W GRANICACH TWOJEGO MIASTA?

Tabela 48. Cel podróży samochodem w granicach miasta Mława

Osiedle	praca	zakupy	rekreacja i czas wolny	inne
1. Śródmieście	23,32%	58,50%	11,07%	7,11%
2. Warszawska	20,83%	51,82%	8,25%	19,10%
3. Andersa	8,52%	57,36%	26,00%	8,12%
4. Wójtostwo	14,11%	51,57%	27,85%	6,47%
5. Kościuszki	21,65%	49,50%	23,09%	5,76%
6. Kopernika	27,35%	43,52%	21,91%	7,22%
7. Przemysłowe	22,59%	37,64%	26,30%	13,47%
8. Obrońców Mławy	22,05%	31,77%	31,55%	14,63%
9. Wólka	26,99%	29,51%	25,54%	17,96%
10. Kozielsk	25,38%	28,45%	26,11%	20,06%
11. Piekietko	25,93%	38,49%	24,43%	11,15%
12. Krajewo	25,02%	37,09%	24,44%	13,45%
13. Książąt Mazowieckich	32,08%	39,36%	18,82%	9,74%
14. Zawkrze	37,20%	37,06%	19,83%	5,91%
15. Młodych	38,11%	35,23%	13,70%	12,96%
Średnia	24,74%	41,79%	21,93%	11,54%

8. JAKI NAJCZĘŚCIEJ JEST CEL TWOJEJ PODRÓŻY ROWEREM W GRANICACH TWOJEGO MIASTA?

Tabela 49. Cel podróży rowerem w granicach miasta Mława

Osiedle	praca	zakupy	reakcja i czas wol	inne
1. Śródmieście	35,18%	25,30%	34,78%	4,74%
2. Warszawska	37,51%	27,26%	35,82%	9,91%
3. Andersa	36,43%	29,76%	32,00%	4,73%
4. Wójtostwo	30,03%	21,94%	23,94%	9,63%
5. Kościuszki	30,57%	21,14%	23,87%	11,28%
6. Kopernika	32,91%	14,29%	20,14%	11,16%
7. Przemysłowe	36,21%	14,55%	24,36%	1,79%
8. Obrońców Mławy	42,48%	17,03%	31,65%	0,69%
9. Wólka	40,19%	17,40%	26,97%	10,82%
10. Kozielsk	43,71%	11,92%	32,21%	8,05%
11. Piekietko	40,57%	8,82%	32,87%	9,78%
12. Krajewo	35,26%	3,70%	30,24%	4,79%
13. Książąt Mazowieckich	30,99%	10,05%	30,43%	1,06%
14. Zawkrze	32,34%	3,21%	35,78%	6,29%
15. Młodych	25,81%	0,81%	28,70%	9,18%
Średnia	25,64%	4,82%	28,28%	10,05%

9. W TWOIM MIEŚCIE W DNI ROBOCZE (PN-PT) NAJCZĘŚCIEJ JESTEŚ UŻYTKOWNIKIEM PORUSZAJĄCYM SIĘ JAKO? (MAKSYMALNIE 2 ODPOWIEDZI)

Tabela 50. Główny środek transportu w dni robocze

Osiedle	kierowca własnego samochodu	pasażer samochodu	pieszy uczestnik ruchu	rowerzysta	pasażer publicznego transportu zbiorowego
1. Śródmieście	23,40%	16,26%	35,71%	13,05%	11,58%
2. Warszawska	23,54%	19,82%	31,70%	15,41%	7,28%
3. Andersa	26,28%	24,67%	34,05%	17,44%	1,25%
4. Wójtostwo	27,37%	26,91%	36,50%	19,78%	5,86%
5. Kościuszki	31,81%	29,10%	39,49%	16,02%	6,02%
6. Kopernika	31,47%	34,16%	33,11%	18,24%	6,31%
7. Przemysłowe	33,96%	32,00%	30,18%	18,61%	4,77%
8. Obrońców Mławy	42,69%	27,15%	26,95%	17,76%	4,05%
9. Wólka	37,30%	25,37%	29,71%	16,46%	8,13%
10. Kozielek	30,68%	28,56%	25,11%	15,10%	11,01%
11. Piekietko	28,24%	33,31%	25,44%	15,92%	11,87%
12. Krajewo	31,76%	31,07%	25,66%	16,05%	11,94%
13. Książąt Mazowieckich	31,87%	26,32%	23,86%	12,67%	6,30%
14. Zawkrze	34,46%	25,03%	18,39%	13,09%	4,47%
15. Młodych	31,11%	18,53%	23,50%	20,75%	1,02%

10. W TWOIM MIEŚCIE W DNI WOLNE OD PRACY I WEEKENDY NAJCZĘŚCIEJ JESTEŚ UŻYTKOWNIKIEM PORUSZAJĄCYM SIĘ JAKO? (MAKSYMALNIE 2 ODPOWIEDZI)

Tabela 51. Główny środek transportu w dni wolne od pracy i weekendy

Osiedle	kierowca własnego samochodu	pasażer samochodu	pieszy uczestnik ruchu	rowerzysta	pasażer publicznego transportu zbiorowego
1. Śródmieście	18,43%	20,33%	34,42%	21,14%	5,69%
2. Warszawska	17,87%	16,80%	39,03%	23,15%	7,99%
3. Andersa	17,39%	16,58%	43,24%	23,42%	5,26%
4. Wójtostwo	16,60%	21,92%	43,94%	16,63%	7,58%
5. Kościuszki	20,16%	25,95%	38,37%	15,46%	12,96%
6. Kopernika	24,41%	24,30%	36,23%	18,36%	10,45%
7. Przemysłowe	21,54%	22,52%	36,88%	19,58%	11,48%
8. Obrońców Mławy	16,83%	16,79%	39,35%	15,92%	3,98%
9. Wólka	19,09%	21,00%	37,17%	13,20%	4,70%
10. Kozielek	19,36%	15,57%	39,73%	16,20%	4,05%
11. Piekietko	21,87%	13,95%	43,59%	15,39%	7,23%
12. Krajewo	21,34%	11,45%	42,72%	12,72%	11,79%
13. Książąt Mazowieckich	22,68%	3,98%	51,07%	10,02%	7,38%
14. Zawkrze	26,47%	2,33%	50,21%	5,28%	10,64%
15. Młodych	29,39%	4,95%	52,92%	1,93%	6,69%

11. OCZEKUJĘ W MOIM MIEŚCIE (MAKSYMALNIE 3 ODPOWIEDZI)

Tabela 52. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie

Osiedle	zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego	wprowadzenie stacji roweru publicznego	poprawy infrastruktury rowerowej	poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego	system parkingów „Parkuj i jedź”	poprawy połączeń międzydzielnicowych	poprawy dostępności komunikacji do stref	inne
1. Śródmieście	12,56%	14,22%	35,07%	6,40%	7,58%	2,84%	7,11%	14,22%
2. Warszawska	14,56%	15,23%	30,59%	7,27%	9,83%	4,62%	6,95%	11,12%
3. Andersa	15,06%	17,15%	28,11%	9,03%	16,11%	5,14%	9,35%	12,29%
4. Wójtostwo	20,37%	17,79%	27,03%	7,45%	21,11%	7,90%	9,64%	9,08%
5. Kościuszki	28,55%	19,22%	27,94%	8,64%	22,54%	8,13%	20,03%	14,78%
6. Kopernika	27,04%	15,54%	28,06%	9,68%	21,14%	9,59%	18,74%	10,56%
7. Przemysłowe	30,11%	11,52%	25,15%	9,44%	22,49%	4,55%	13,94%	12,14%
8. Obrońców Mławy	32,64%	16,53%	22,87%	9,10%	24,37%	2,79%	16,42%	23,46%
9. Wólka	35,28%	8,52%	26,47%	5,41%	20,16%	10,34%	18,99%	19,86%
10. Koziełsk	38,14%	6,79%	27,32%	3,94%	24,97%	12,22%	19,05%	17,83%
11. Piekietko	41,06%	7,78%	26,24%	3,04%	18,03%	13,91%	23,14%	10,95%
12. Krajewo	34,14%	6,40%	27,58%	2,36%	20,69%	17,61%	20,25%	14,29%
13. Książąt Mazowieckich	30,14%	4,35%	26,38%	7,51%	16,08%	22,27%	28,15%	13,77%
14. Zawkrze	32,51%	4,27%	27,83%	9,74%	14,44%	27,16%	28,33%	14,77%
15. Młodych	30,42%	4,61%	36,33%	8,97%	19,93%	25,63%	21,52%	20,07%
Średnia	28,17%	11,33%	28,20%	7,20%	18,63%	11,65%	17,44%	14,61%

METRYCZKA

12. PROSZĘ PODAĆ PANI/PANA PŁEĆ

Tabela 53. Płeć

Osiedle	Kobieta	Mężczyzna
1. Śródmieście	56,25%	43,75%
2. Warszawska	60,43%	39,57%
3. Andersa	57,33%	42,67%
4. Wójtostwo	59,31%	40,69%
5. Kościuszki	53,63%	46,37%
6. Kopernika	53,37%	46,63%
7. Przemysłowe	52,91%	44,02%
8. Obrońców Mławy	52,82%	47,18%
9. Wólka	55,65%	44,35%
10. Koziełsk	63,07%	36,93%
11. Piekietko	61,49%	38,51%
12. Krajewo	59,88%	40,12%
13. Książąt Mazowieckich	58,99%	41,01%
14. Zawkrze	57,38%	42,62%
15. Młodych	56,21%	43,79%
Średnia	57,25%	42,55%

13. PROSZĘ PODAĆ PANI/PANA WIEK

Tabela 54. Wiek mieszkańców

Osiedle	poniżej 18 lat	18-30 lat	30-40 lat	40-50 lat	50-65 lat	powyżej 65 lat
1. Śródmieście	5,93%	12,59%	15,19%	12,96%	32,22%	21,11%
2. Warszawska	5,70%	13,00%	13,58%	8,12%	33,37%	26,23%
3. Andersa	9,86%	13,73%	8,31%	11,18%	34,12%	22,80%
4. Wójtostwo	10,62%	10,11%	8,11%	9,07%	38,01%	24,08%
5. Kościuszki	14,00%	17,93%	9,39%	6,17%	31,90%	20,61%
6. Kopernika	12,62%	19,42%	9,98%	7,12%	35,11%	15,75%
7. Przemysłowe	10,69%	17,29%	11,93%	6,04%	30,05%	24,00%
8. Obrońców Mławy	11,39%	17,05%	15,18%	4,10%	27,96%	24,32%
9. Wólka	11,82%	15,90%	18,21%	5,99%	21,55%	26,53%
10. Kozieleck	11,33%	17,42%	17,48%	11,15%	15,59%	27,03%
11. Piekiełko	12,70%	32,03%	19,40%	12,18%	11,25%	12,44%
12. Krajewo	13,06%	14,61%	27,87%	11,49%	20,02%	12,95%
13. Książąt Mazowieckich	13,60%	13,22%	25,05%	14,99%	19,71%	13,43%
14. Zawkrze	14,23%	10,72%	20,65%	17,43%	16,82%	20,15%
15. Młodych	13,88%	9,02%	17,27%	16,12%	19,51%	24,20%
Średnia	11,43%	15,60%	15,84%	10,27%	25,81%	21,04%

14. JAKA JEST PANI/PANA SYTUACJA ZAWODOWA?

Tabela 55. Sytuacja zawodowa

Osiedle	uczę się/studiuję	pracuję	jestem bezrobotna/bezrobotny	jestem na emeryturze/rentnie	inne
1. Śródmieście	8,71%	41,67%	10,23%	37,50%	1,89%
2. Warszawska	9,94%	43,59%	4,78%	35,62%	6,07%
3. Andersa	12,23%	38,68%	7,49%	38,55%	3,05%
4. Wójtostwo	8,93%	44,87%	10,77%	32,32%	3,11%
5. Kościuszki	9,03%	41,50%	12,43%	34,03%	3,01%
6. Kopernika	10,08%	42,07%	8,89%	28,87%	10,09%
7. Przemysłowe	8,07%	48,48%	9,47%	26,75%	7,23%
8. Obrońców Mławy	5,68%	42,11%	11,02%	31,27%	9,92%
9. Wólka	7,58%	37,72%	15,91%	30,32%	8,47%
10. Kozieleck	14,12%	35,82%	13,69%	31,77%	4,60%
11. Piekiełko	14,89%	33,90%	11,43%	29,68%	10,10%
12. Krajewo	7,72%	32,49%	11,79%	31,95%	16,05%
13. Książąt Mazowieckich	11,01%	38,31%	8,55%	30,48%	11,65%
14. Zawkrze	12,05%	39,28%	8,97%	29,33%	10,37%
15. Młodych	12,02%	42,61%	9,20%	27,00%	9,17%
Średnia	10,14%	40,21%	10,31%	31,69%	7,65%

15. % UDZIAŁ OSÓB W BADANIU, KTÓRE WSKAZAŁY ZAKŁAD PRACY

Tabela 56. % udział osób, które wskazały zakład pracy

Osiedle	% udział osób, które wskazały zakład pracy
1. Śródmieście	34,19%
2. Warszawska	29,70%
3. Andersa	31,63%
4. Wójtostwo	34,33%
5. Kościuszki	36,00%
6. Kopernika	31,98%
7. Przemysłowe	36,21%
8. Obrońców Mławy	36,23%
9. Wólka	40,30%
10. Koziełsk	34,34%
11. Piekietko	41,30%
12. Krajewo	31,77%
13. Książąt Mazowieckich	34,20%
14. Zawkrze	27,36%
15. Młodych	32,18%
Średnia	34,11%

16. Z ILU OSÓB SKŁADA SIĘ PANI/PANA GOSPODARSTWO DOMOWE?

Tabela 57. Wielkość gospodarstwa domowego

Osiedle	1 os.	2 os.	3 os.	4 os.	5 os.	6 os.	7 os.	8 os.	więcej niż 8 os.
1. Śródmieście	10,37%	25,19%	24,44%	22,22%	8,52%	6,67%	2,22%	0,37%	0,00%
2. Warszawska	10,14%	18,03%	31,88%	22,21%	11,36%	4,05%	1,93%	0,40%	0,00%
3. Andersa	8,77%	21,98%	24,93%	21,63%	12,97%	4,00%	3,13%	1,50%	1,09%
4. Wójtostwo	6,52%	22,24%	24,64%	21,88%	9,18%	6,24%	9,07%	0,23%	0,00%
5. Kościuszki	8,26%	20,89%	23,88%	18,51%	11,67%	9,89%	6,79%	0,11%	0,00%
6. Kopernika	13,33%	24,01%	24,24%	19,85%	11,33%	6,06%	0,86%	0,32%	0,00%
7. Przemysłowe	11,44%	22,68%	24,16%	20,21%	11,21%	5,66%	2,43%	1,25%	0,96%
8. Obrońców Mławy	6,35%	24,03%	24,07%	24,17%	14,54%	3,89%	1,38%	0,69%	0,88%
9. Wólka	11,16%	26,44%	24,25%	20,55%	14,02%	3,50%	0,08%	0,00%	0,00%
10. Koziełsk	7,49%	33,51%	23,63%	19,98%	10,88%	2,33%	0,47%	1,12%	0,59%
11. Piekietko	6,55%	30,29%	24,33%	16,93%	14,10%	4,20%	2,56%	1,04%	0,00%
12. Krajewo	7,82%	28,92%	22,60%	18,00%	9,10%	6,38%	2,73%	4,45%	0,00%
13. Książąt Mazowieckich	10,92%	26,68%	13,87%	26,30%	14,20%	4,96%	3,00%	0,07%	0,00%
14. Zawkrze	9,66%	22,93%	18,64%	19,58%	12,19%	7,57%	3,31%	4,65%	1,47%
15. Młodych	14,26%	21,79%	22,10%	16,49%	9,36%	9,41%	6,35%	0,24%	0,00%
Średnia	9,54%	24,64%	23,44%	20,57%	11,64%	5,65%	3,09%	1,10%	0,33%

9.5.3. WYCIĄG Z BADAŃ ANKIETOWYCH DLA WYBRANYCH GRUP MIESZKAŃCÓW

Otrzymane wyniki badań ankietowych można także przedstawić dla konkretnych grup mieszkańców ze względu m.in. na płeć, wiek, sytuację zawodową, czy też wielkość gospodarstwa domowego.

Poniżej przedstawione jest kilka wykresów, które pokazują różnice w podejściu do prowadzonych badań w ramach wyodrębnionych grup funkcjonalnych.

JAKI NAJCZĘŚCIEJ JEST CEL TWOJEJ PODRÓŻY SAMOCHODEM W GRANICACH TWOJEGO MIASTA?

Tabela 58. Cel podróży samochodem w granicach miasta Mława - mężczyzna

Osiedle	praca	zakupy	recreacja i czas wol	inne
1. Śródmieście	43,08%	11,46%	26,88%	18,58%
2. Warszawska	44,56%	8,99%	29,72%	16,05%
3. Andersa	49,23%	16,06%	35,29%	20,52%
4. Wójtostwo	46,62%	11,36%	35,40%	22,18%
5. Kościuszki	47,76%	7,23%	34,45%	22,47%
6. Kopernika	45,57%	6,33%	33,22%	26,79%
7. Przemysłowe	46,16%	7,82%	34,29%	27,60%
8. Obrońców Mławy	45,20%	14,33%	33,94%	35,24%
9. Wólka	46,83%	18,04%	33,41%	35,65%
10. Koziełsk	48,24%	14,78%	38,19%	33,45%
11. Piękietko	46,84%	16,49%	40,98%	26,79%
12. Krajewo	41,50%	8,68%	42,15%	31,03%
13. Książąt Mazowieckich	37,56%	6,28%	38,65%	32,11%
14. Zawkrze	39,15%	4,49%	34,65%	26,38%
15. Młodych	42,96%	8,46%	31,40%	29,81%
Średnia	46,95%	12,14%	38,95%	35,06%

Tabela 59. Cel podróży samochodem w granicach miasta Mława - kobieta

Osiedle	praca	zakupy	recreacja i czas wol	inne
1. Śródmieście	36,36%	29,64%	18,58%	15,42%
2. Warszawska	35,31%	28,72%	18,34%	7,48%
3. Andersa	37,23%	30,26%	23,67%	5,40%
4. Wójtostwo	40,09%	35,57%	23,45%	3,55%
5. Kościuszki	45,16%	38,24%	20,88%	8,75%
6. Kopernika	35,73%	42,89%	20,41%	10,28%
7. Przemysłowe	43,77%	44,64%	22,99%	6,39%
8. Obrońców Mławy	44,94%	45,78%	23,08%	11,93%
9. Wólka	49,38%	44,90%	17,12%	8,34%
10. Koziełsk	49,03%	43,57%	11,13%	0,32%
11. Piękietko	47,86%	44,18%	11,52%	6,27%
12. Krajewo	42,15%	45,98%	10,21%	5,61%
13. Książąt Mazowieckich	43,07%	47,74%	9,18%	14,89%
14. Zawkrze	41,30%	46,59%	8,43%	17,54%
15. Młodych	40,03%	37,93%	12,15%	14,33%
Średnia	35,92%	36,51%	9,18%	10,26%

Mężczyźni decydują się korzystać z samochodu przede wszystkim ze względu na konieczność dojazdu do pracy, w dalszej kolejności w ramach czasu wolnego i czynności rekreacyjnych. Z kolei kobiety wykorzystują samochód w głównej mierze także do pracy i w celu zrobienia zakupów.

11. OCZEKUJĘ W MOIM MIEŚCIE (MAKSYMALNIE 3 ODPOWIEDZI)

Tabela 60. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie (dla statusu zawodowego – uczyć się/studiuje)

Osiedle	zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego	wprowadzenie stacji roweru publicznego	poprawy infrastruktury rowerowej	poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego	system parkingów „Parkuj i jedź”	poprawy połączeń międzydzielnicowych transportem alternatywnym	poprawy dostępności komunikacji do stref podmiejskich	inne
1. Śródmieście	15,64%	27,25%	19,91%	7,11%	9,00%	7,58%	6,64%	6,87%
2. Warszawska	17,24%	26,92%	20,45%	10,98%	8,11%	10,06%	11,25%	11,93%
3. Andersa	19,36%	26,72%	22,93%	12,83%	6,06%	5,79%	28,15%	12,28%
4. Wójtostwo	17,64%	32,13%	24,68%	14,14%	6,98%	1,72%	33,07%	21,12%
5. Kościuszki	14,24%	32,74%	21,45%	15,80%	5,89%	3,98%	30,70%	23,94%
6. Kopernika	11,73%	26,83%	19,40%	23,64%	9,66%	7,12%	35,57%	25,35%
7. Przemysłowe	11,34%	28,54%	22,88%	24,90%	9,07%	8,40%	37,15%	24,12%
8. Obrońców Mławy	8,74%	34,90%	25,86%	27,07%	3,09%	9,68%	34,45%	21,89%
9. Wólka	4,67%	37,97%	27,68%	33,94%	7,24%	5,42%	38,91%	28,47%
10. Kozielsk	2,66%	41,20%	26,54%	30,46%	6,54%	6,27%	38,90%	24,88%
11. Piekietko	1,75%	42,82%	25,03%	30,27%	16,38%	14,17%	34,43%	26,36%
12. Krajewo	3,78%	40,33%	16,94%	21,40%	18,55%	16,37%	41,74%	27,36%
13. Książąt Mazowieckich	4,18%	33,76%	17,86%	18,30%	23,98%	19,06%	38,20%	33,01%
14. Zawkrze	3,97%	40,03%	15,17%	20,52%	15,05%	22,53%	36,37%	37,27%
15. Młodych	6,05%	34,67%	21,33%	14,56%	15,00%	22,31%	35,28%	33,66%
Średnia	9,53%	33,79%	21,87%	20,39%	10,71%	10,70%	32,05%	23,90%

Tabela 61. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie (dla statusu zawodowego – pracuje)

Osiedle	zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego	wprowadzenie stacji roweru publicznego	poprawy infrastruktury rowerowej	poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego	system parkingów „Parkuj i jedź”	poprawy połączeń międzydzielnicowych transportem alternatywnym	poprawy dostępności komunikacji do stref podmiejskich	inne
1. Śródmieście	10,90%	10,66%	23,93%	14,22%	13,74%	7,58%	11,37%	7,58%
2. Warszawska	16,78%	10,56%	26,47%	18,82%	14,39%	8,92%	14,61%	3,93%
3. Andersa	18,00%	20,51%	20,92%	21,11%	11,51%	11,47%	11,47%	3,96%
4. Wójtostwo	22,62%	21,82%	23,63%	15,44%	5,28%	17,38%	9,55%	10,72%
5. Kościuszki	16,33%	20,24%	24,31%	10,82%	5,82%	17,79%	11,15%	11,08%
6. Kopernika	15,12%	16,93%	27,87%	5,38%	4,26%	15,35%	8,43%	11,32%
7. Przemysłowe	9,27%	16,07%	29,03%	16,51%	9,33%	16,90%	7,82%	7,96%
8. Obrońców Mławy	9,50%	22,91%	29,45%	17,98%	6,25%	23,74%	5,61%	2,69%
9. Wólka	15,20%	23,78%	31,89%	20,05%	16,78%	29,60%	1,12%	0,06%
10. Kozielsk	20,03%	24,18%	33,40%	13,96%	17,50%	27,28%	2,63%	2,09%
11. Piekietko	17,62%	28,04%	30,09%	11,84%	18,75%	30,60%	0,26%	2,35%
12. Krajewo	18,27%	30,22%	28,47%	21,84%	21,28%	29,51%	3,22%	7,19%
13. Książąt Mazowieckich	21,04%	29,20%	33,69%	20,62%	15,96%	35,25%	2,45%	9,85%
14. Zawkrze	21,12%	26,69%	33,53%	20,76%	10,98%	37,40%	2,74%	11,30%
15. Młodych	18,11%	28,76%	36,18%	9,75%	10,25%	40,25%	6,88%	12,77%
Średnia	16,66%	22,04%	28,86%	15,94%	12,14%	23,27%	6,62%	6,99%

Tabela 62. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie (dla statusu zawodowego – bezrobotny)

Osiedle	zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego	wprowadzenie stacji roweru publicznego	poprawy infrastruktury rowerowej	poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego	system parkingów „Parkuj i jedź”	poprawy połączeń międzydzielnicowych transportem alternatywnym	poprawy dostępności komunikacji do stref podmiejskich	inne
1. Śródmieście	21,80%	8,29%	22,51%	9,48%	9,00%	7,58%	11,37%	9,95%
2. Warszawska	22,11%	11,47%	24,04%	13,37%	18,01%	9,09%	4,30%	10,47%
3. Andersa	19,75%	15,23%	16,19%	19,12%	25,31%	8,47%	3,31%	10,55%
4. Wójtostwo	21,73%	16,09%	20,03%	18,70%	28,61%	2,95%	4,64%	5,01%
5. Kościuszki	23,22%	21,22%	21,09%	20,12%	25,93%	2,49%	4,55%	5,72%
6. Kopernika	18,58%	24,72%	19,93%	19,54%	23,30%	3,30%	12,72%	10,08%
7. Przemysłowe	14,83%	27,59%	18,04%	17,44%	26,18%	4,57%	13,06%	9,64%
8. Obrońców Mławy	8,74%	28,63%	24,25%	22,97%	28,36%	4,72%	17,61%	20,37%
9. Wólka	8,89%	29,04%	27,79%	27,58%	37,46%	11,76%	17,59%	19,82%
10. Kozielec	11,30%	35,34%	23,87%	29,80%	39,61%	12,44%	19,30%	22,01%
11. Piekietko	12,21%	42,24%	28,01%	27,10%	39,01%	14,27%	13,89%	19,74%
12. Krajewo	11,25%	44,35%	30,11%	26,49%	34,68%	16,55%	13,39%	16,10%
13. Książąt Mazowieckich	11,78%	47,95%	35,91%	23,64%	36,69%	17,91%	13,71%	18,54%
14. Zawkrze	12,54%	44,17%	33,72%	22,76%	39,89%	17,19%	7,40%	15,35%
15. Młodych	15,68%	36,06%	33,93%	25,59%	42,58%	20,67%	5,41%	17,77%
Średnia	15,63%	28,83%	25,29%	21,58%	30,31%	10,26%	10,82%	14,08%

Tabela 63. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie (dla statusu zawodowego – emerytura/renta)

Osiedle	zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego	wprowadzenie stacji roweru publicznego	poprawy infrastruktury rowerowej	poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego	system parkingów „Parkuj i jedź”	poprawy połączeń międzydzielnicowych transportem alternatywnym	poprawy dostępności komunikacji do stref podmiejskich	inne
1. Śródmieście	16,35%	7,11%	11,85%	20,85%	9,00%	9,95%	14,93%	9,95%
2. Warszawska	14,49%	12,57%	8,37%	15,17%	13,74%	11,13%	11,45%	11,32%
3. Andersa	14,22%	17,89%	8,05%	13,96%	14,10%	13,19%	20,33%	11,99%
4. Wójtostwo	20,87%	16,90%	12,82%	16,21%	10,06%	22,66%	20,61%	15,50%
5. Kościuszki	18,77%	22,11%	13,68%	17,37%	2,71%	18,49%	16,32%	12,41%
6. Kopernika	24,49%	12,86%	8,21%	24,47%	6,21%	10,69%	14,41%	3,23%
7. Przemysłowe	19,79%	17,91%	7,76%	21,52%	7,19%	14,76%	15,48%	10,80%
8. Obrońców Mławy	24,26%	15,80%	10,35%	25,36%	9,46%	16,74%	25,94%	13,40%
9. Wólka	17,82%	15,32%	11,93%	27,49%	12,02%	18,00%	18,38%	5,96%
10. Kozielec	16,36%	15,25%	8,72%	29,07%	8,28%	19,58%	16,77%	10,52%
11. Piekietko	16,80%	18,11%	10,85%	30,11%	4,13%	9,64%	16,25%	12,96%
12. Krajewo	19,85%	19,60%	13,80%	27,99%	1,85%	10,46%	15,94%	13,29%
13. Książąt Mazowieckich	22,98%	18,59%	13,88%	31,27%	3,37%	11,56%	12,30%	7,95%
14. Zawkrze	21,94%	16,20%	13,32%	29,27%	8,35%	14,78%	11,13%	9,87%
15. Młodych	24,65%	16,36%	7,67%	37,66%	9,82%	12,88%	12,24%	11,52%
Średnia	19,58%	16,17%	10,75%	24,52%	8,02%	14,30%	16,17%	10,71%

Porównując otrzymane wyniki dla czterech różnych grup zawodowych widać, że osoby uczące postulują w głównej mierze o wprowadzenie roweru miejskiego oraz poprawę dostępności komunikacji do stref podmiejskich. Z kolei osobom pracującym zależy na poprawie samej infrastruktury rowerowej i poprawie połączeń międzydzielnicowych transportem alternatywnym. Jeszcze inaczej do sprawy podchodzą osoby bezrobotne, które postulują wdrożenie systemu Park&Ride oraz roweru miejskiego. Jednocześnie te

osoby dużą wagę przykładają do jakości infrastruktury rowerowej oraz jakości publicznego transportu zbiorowego. Emeryci i renciści w głównej mierze oczekują z kolei zwiększenia przestrzeni dla pieszego i poprawy jakości publicznego transportu zbiorowego.

9.6. NATĘŻENIE RUCHU GENEROWANEGO W SĄSIĘDZTWIE OBIEKTÓW WIELKOPOWIERZCHNIOWYCH

Tabela 64. Wykaz obiektów wielkopowierzchniowych w sąsiedztwie, których prowadzono badania natężenia ruchu drogowego

Lp.	Nazwa obiektu	adres
1.	PSB Mrówka Mława	ul. Płocka 94 06-500 Mława
2.	Kaufland	Al. Piłsudskiego 39 a 06- 500 Mława
3.	Carrefour	Targowa 13 06-500 Mława
4.	Lidl Mława	Henryka Sienkiewicza 6 06- 500, Mława
5.	Farbex	ul. Polna 48 06-500 Mława

Tabela 65. Zbiorcze wyniki badań natężenia ruchu (kierunek do centrum)

Lp.	Nazwa obiektu	I.pojazdów (14:00-17:00)
4	Lidl Mława	2634
2	Kaufland	1482
1	PSB Mrówka Mława	866
3	Carrefour	596
5	Farbex	77

Tabela 66. Zbiorcze wyniki badań natężenia ruchu (kierunek z centrum)

Lp.	Nazwa obiektu	I.pojazdów(14:00-17:00)
4	Lidl Mława	1860
2	Kaufland	1554
1	PSB Mrówka Mława	852
3	Carrefour	735
5	Farbex	69

Tabela 67. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Kaufland – kierunek do centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	6	206	8	2	10	7	0	9	242
14:30-15:00	3	175	16	2	6	1	0	3	203
15:00-15:30	3	176	5	0	6	3	0	11	201
15:30-16:00	3	224	3	1	6	2	0	19	255
16:00-16:30	1	286	5	1	6	4	0	14	316
16:30-17:00	3	225	11	1	11	2	0	15	265
łącznie	19	1292	48	7	45	19	0	71	1482

Tabela 68. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Kaufland – kierunek z centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	4	191	10	0	6	2	0	3	212
14:30-15:00	4	217	15	3	0	6	0	6	247
15:00-15:30	2	210	10	0	7	0	0	7	234
15:30-16:00	3	245	3	0	6	0	0	15	269
16:00-16:30	2	257	13	0	10	1	1	19	301
16:30-17:00	1	243	21	0	7	0	0	20	291
łącznie	16	1363	72	3	36	9	1	70	1554

Tabela 69. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Farbex – kierunek do centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	0	12	1	0	0	0	0	1	14
14:30-15:00	0	12	1	0	0	0	0	0	13
15:00-15:30	0	3	0	0	0	0	0	0	3
15:30-16:00	1	16	1	0	0	0	0	0	17
16:00-16:30	0	12	1	0	0	0	0	0	13
16:30-17:00	0	13	0	0	0	0	0	4	17
łącznie	1	68	4	0	0	0	0	5	77

Tabela 70. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Farbex – kierunek z centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	1	4	1	0	0	0	0	1	6
14:30-15:00	0	8	0	0	0	0	0	0	8
15:00-15:30	0	10	0	0	0	0	1	0	11
15:30-16:00	0	12	1	0	0	0	0	0	13
16:00-16:30	0	10	0	0	0	0	0	0	10
16:30-17:00	0	16	1	0	0	0	0	4	21
łącznie	1	60	3	0	0	0	1	5	69

Tabela 71. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Carrefour – kierunek do centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	1	75	1	0	0	0	0	0	76
14:30-15:00	2	89	3	0	0	0	0	1	93
15:00-15:30	1	83	6	1	0	0	0	5	95
15:30-16:00	1	103	1	1	0	0	0	2	107
16.00-16:30	2	96	1	0	0	1	0	7	105
16:30-17:00	1	114	1	0	0	0	0	5	120
łącznie	8	560	13	2	0	1	0	20	596

Tabela 72. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Carrefour – kierunek z centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	2	92	1	0	0	0	0	0	93
14:30-15:00	0	104	3	1	0	0	0	1	109
15:00-15:30	0	118	6	0	0	0	1	2	127
15:30-16:00	1	118	4	0	0	0	0	3	125
16.00-16:30	0	131	3	0	1	0	0	7	142
16:30-17:00	1	126	7	0	0	0	0	6	139
łącznie	4	689	24	1	1	0	1	19	735

Tabela 73. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Lidl – kierunek do centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	5	411	17	13	9	3	2	5	460
14:30-15:00	7	367	15	6	7	2	0	7	404
15:00-15:30	3	388	11	14	12	4	1	4	434
15:30-16:00	5	423	7	16	22	3	2	8	481
16.00-16:30	6	355	24	9	6	6	0	11	411
16:30-17:00	4	393	10	15	4	7	3	12	444
łącznie	30	2337	84	73	60	25	8	47	2634

Tabela 74. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Lidl – kierunek z centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	2	257	13	6	6	5	1	4	292
14:30-15:00	2	234	11	8	7	2	0	6	268
15:00-15:30	0	296	7	11	9	3	0	7	333
15:30-16:00	4	304	4	13	14	3	1	5	344
16.00-16:30	6	313	21	5	4	4	2	3	352
16:30-17:00	3	226	13	11	7	6	0	8	271
łącznie	17	1630	69	54	47	23	4	33	1860

Tabela 75. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (PSB Mrówka – kierunek do centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	2	107	9	6	6	1	0	0	129
14:30-15:00	3	125	17	8	10	1	1	2	164
15:00-15:30	7	119	9	6	8	2	0	1	145
15:30-16:00	3	147	11	3	7	1	0	0	169
16:00-16:30	2	122	6	4	4	0	0	2	138
16:30-17:00	4	102	6	7	4	0	0	2	121
łącznie	21	722	58	34	39	5	1	7	866

Tabela 76. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (PSB Mrówka – kierunek z centrum)

Interwał czasowy	motocykle	samochody osobowe	Lekkie samochody ciężarowe (dostawcze) (kat.d)	samochody ciężarowe bez przyczepy	samochody ciężarowe z przyczepą	Autobusy	Ciągniki rolnicze	Rowery	Suma
14:00-14:30	4	109	14	6	5	1	0	0	135
14:30-15:00	3	132	10	4	4	2	0	2	154
15:00-15:30	3	116	17	4	4	1	0	0	142
15:30-16:00	3	128	11	10	8	0	0	0	157
16:00-16:30	6	120	8	7	4	0	0	1	140
16:30-17:00	5	108	7	6	2	0	0	1	124
łącznie	24	713	67	37	27	4	0	4	852

SPIS TABEL

Tabela 1. Wiek mieszkańców Miasta Mława (dane na dzień 31.12.2014 r.)	16
Tabela 2. Wskaźniki demograficzne miasta Mława na tle powiatu mławskiego	17
Tabela 3. Migracje na pobyt stały w latach 2010– 2014 w mieście Mława	18
Tabela 4. Struktura zatrudnienia w Mławie w 2014 roku	19
Tabela 5. Podmioty gospodarcze wg. grup rodzajów działalności PKD 2007 na przestrzeni 10 lat.....	19
Tabela 6. Macierz podróży (gmina pracy –Mława)	23
Tabela 7. Macierz podróży (gmina zamieszkania –Mława).....	25
Tabela 8. % udział odjazdów ze stacji Mława w danym kierunku w ogóle odjazdów w kierunku docelowym – ujęcie tabelaryczne.....	30
Tabela 9. Detaliczne zestawienie odjazdów pociągów ze stacji Mława	31
Tabela 10. zbiorcze zestawienie potoków pasażerskich w 78 tygodniach od początku funkcjonowania MKM	32
Tabela 11. Podsumowanie statystyczne inwentaryzacji przystanków komunikacji autobusowej	36
Tabela 12. Pomiary natężenia ruchu z dnia 9.12.2014	42
Tabela 13. Pomiary natężenia ruchu z dnia 10.12.2014	42
Tabela 14. Pomiary natężenia ruchu z dnia 22.12.2015	43
Tabela 15. Pomiary natężenia ruchu z dnia 23.12.2015	44
Tabela 16. Wykaz zakładów pracy na terenie Miasta Mława	48
Tabela 17. Wykaz urzędów i instytucji publicznych na terenie Miasta Mława.....	48
Tabela 18. Wykaz placówek oświatowych na terenie Miasta Mława.....	49
Tabela 19. Wykaz placówek służby zdrowia na terenie Miasta Mława	50
Tabela 20. Wykaz ośrodków sportu i kultury na terenie Miasta Mława	50
Tabela 21. Wykaz obiektów wielkopowierzchniowych na terenie Miasta Mława	50
Tabela 22. Analiza SWOT.....	52
Tabela 23. Detaliczny wykaz interesariuszy planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Mławy	57
Tabela 24. Kierunek interwencji 1. Poprawa atrakcyjności i jakości usług komunikacji zbiorowej.....	61
Tabela 25. Kierunek interwencji 2. Zrównoważony rozwój transportu zbiorowego	62
Tabela 26. Kierunek interwencji 3. Poprawa infrastruktury drogowej na terenie miasta Mława.....	62
Tabela 27. Ocena dostępności do komunikacji zbiorowej	65
Tabela 28. Postulaty zmian w komunikacji publicznej	66
Tabela 29. Preferencje w zakresie sposobu podróżowania	66
Tabela 30. Cel podróży samochodem w granicach miasta Mława	67
Tabela 31. Preferencje w ograniczaniu budowy miejsc postojowych.....	69
Tabela 32. Preferencje w zakresie uprzywilejowania wskazanych typów użytkowników ruchu	71
Tabela 33. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie	72
Tabela 34. Preferencje w zakresie priorytetowych inwestycji w obszarze infrastruktury I wyposażenia	73
Tabela 35. Podsumowanie statystyczne inwentaryzacji przystanków komunikacji autobusowej	92

Tabela 36. wykaz zinwentaryzowanych przystanków na terenie miasta.....	93
Tabela 37. Inwentaryzacja dróg, chodników i miejsc parkingowych	99
Tabela 38. Inwentaryzacja ścieżek rowerowych	128
Tabela 39. Prognoza demograficzna-ujęcie tabelaryczne.....	130
Tabela 40. Ludność według płci i funkcjonalnych grup wieku	131
Tabela 41. Podstawowe informacje statyczne o przeprowadzonych badaniach ankietowych.....	134
Tabela 42. Preferencje w zakresie sposobu podróżowania	137
Tabela 43. Preferencje w zakresie uprzywilejowania wskazanych typów użytkowników ruchu	137
Tabela 44. Preferencje w ograniczaniu budowy miejsc postojowych.....	138
Tabela 45. Ocena dostępności do komunikacji zbiorowej	138
Tabela 46. Postulaty zmian w komunikacji publicznej	139
Tabela 47. Preferencje w zakresie priorytetowych inwestycji w obszarze infrastruktury I wyposażenia	139
Tabela 48. Cel podróży samochodem w granicach miasta Mława	140
Tabela 49. Cel podróży rowerem w granicach miasta Mława	140
Tabela 50. Główny środek transportu w dni robocze	141
Tabela 51. Główny środek transportu w dni wolne od pracy I weekendy.....	141
Tabela 52. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie	142
Tabela 53. Płeć.....	142
Tabela 54. Wiek mieszkańców	143
Tabela 55. Sytuacja zawodowa	143
Tabela 56. % udział osób, które wskazały zakład pracy	144
Tabela 57. Wielkość gospodarstwa domowego.....	144
Tabela 58. Cel podróży samochodem w granicach miasta Mława - mężczyzna.....	145
Tabela 59. Cel podróży samochodem w granicach miasta Mława - kobieta	145
Tabela 60. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie (dla statusu zawodowego – uczyć się/studiuje).....	146
Tabela 61. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie (dla statusu zawodowego – pracuję).....	146
Tabela 62. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie (dla statusu zawodowego – bezrobotny)	147
Tabela 63. Oczekiwania mieszkańców miasta w zakresie zmian w transporcie (dla statusu zawodowego – emerytura/renta)	147
Tabela 58. Wykaz obiektów wielkopowierzchniowych w sąsiedztwie, których prowadzono badania natężenia ruchu drogowego	148
Tabela 59. Zbiorcze wyniki badań natężenia ruchu (kierunek do centrum)	148
Tabela 60. Zbiorcze wyniki badań natężenia ruchu (kierunek z centrum).....	148
Tabela 61. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Kaufland – kierunek do centrum).....	149

Tabela 62. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Kaufland – kierunek z centrum)	149
Tabela 63. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Farbex – kierunek do centrum)	150
Tabela 64. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Farbex – kierunek z centrum).....	150
Tabela 65. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Carrefour – kierunek do centrum)	151
Tabela 66. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Carrefour – kierunek z centrum)	151
Tabela 67. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Lidl – kierunek do centrum)	152
Tabela 68. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (Lidl – kierunek z centrum)	152
Tabela 69. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (PSB Mrówka – kierunek do centrum)	153
Tabela 70. Detaliczne wyniki natężenia ruchu (PSB Mrówka – kierunek z centrum)	153

SPIS MAP

Mapa 1. Miasto Mława.....	12
Mapa 2. Gęstość zaludnienia na tle rozkładu przestrzennego osiedli	15
Mapa 3. Mława na tle układu drogowo-kolejowego	28
Mapa 4. Układ infrastruktury rowerowej na tle obszaru miasta	38
Mapa 5. Układ przestrzenny strefy płatnego parkowania	39
Mapa 6. układ ścieżek rowerowych na terenie miasta	128

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Ludność Miasta Mława.....	14
Wykres 2. Ludność Miasta Mława w rozbięciu na funkcjonalne grupy wiekowe	16
Wykres 3. Stopa bezrobocia rejestrowanego (2009-2014).....	22
Wykres 4. % udział odjazdów ze stacji Mława w danym kierunku w ogóle odjazdów w kierunku docelowym .	30
Wykres 5. Popyt na przewozy MKM w okresie 10.10-14-26.03.16	35
Wykres 6. Prognoza liczby mieszkańców Mławy dla grup wiekowych do 2040 roku – ujęcie graficzne.....	129

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1. Obszary działań najważniejszych dokumentów europejskich odnoszących się do zrównoważonej mobilności	7
Rysunek 2. Interesariusze zaangażowani w realizację planu mobilności.....	56
Rysunek 3. Kierunki interwencji planu mobilności.....	61
Rysunek 4. Zarządzanie mobilnością miejską w Mławie	78
Rysunek 5. Wzór kwestionariusza badań ankietowych cz.1	135
Rysunek 6. wzór kwestionariusza badań ankietowych cz.2	135