



ZARZĄD
POWIATU NOWODWORSKIEGO
ul. Ignacego Paderewskiego 1B
05-100 Nowy Dwór Mazowiecki

Nowy Dwór Mazowiecki, 27.11.2025 r.

Członek Rady
Powiatu Nowodworskiego
Sz.P. Monika BRATKOWSKA
monika_bratkowska@wp.pl

*Dotyczy: Interpelacji nr 1/2025 w sprawie uruchomienia linii autobusowej na trasie:
NDM (PKP) – Modlin (Górka), Gen. Thomme – Pomiechówek – Czarnowo –
Kikoły – Nowe Orzechowo – Stare Orzechowo – Dębe(szkola) i z powrotem .*

Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Mazowieckim zgodnie z Ustawą z dnia 16 maja 2019 r. z późn. zm. o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej nie może włączyć proponowanej przez Panią linii autobusowej do realizowanego obecnie projektu. Jest to jednak możliwe od kwietnia 2026 roku pod warunkiem podpisania porozumienia Powiatu Nowodworskiego z Powiatem Legionowskim w zakresie jej uruchomienia, finansowania, koordynowania i rozliczania.

Odpowiedzi na pytania:

1. Czy Zarząd Powiatu widzi możliwość aby do projektu włączyć proponowaną przeze mnie linię?

Do projektu realizowanego przez Powiat Nowodworski, który jest już w stanie zaawansowanym (wnioski o dofinansowanie zostały złożone w dniu 24.11.2025 r.) niestety nie można zakwalifikować zaprojektowanej przez Panią linii autobusowej.

Wstępne ogłoszenie informacyjne nr OJ S 242/2024 z dnia 12/12/2024 r. dotyczące usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego nie przewiduje tej linii w przetargu, który zostanie opublikowany w dniu 15.12.2025 roku. Na zmiany w tym ogłoszeniu obowiązywał okres do 6 miesięcy od jego publikacji.

Ponadto:

- Miejscowość – Dębe (szkola) – wykracza poza granice Powiatu Nowodworskiego, którego granica przebiega zaraz za Starym Orzechowem – znajduje się ona w Powiecie Legionowskim, w związku z czym należałoby podpisać stosowne porozumienie z Powiatem Legionowskim i na jego mocy ustalić „ORGANIZATORA” dla tej linii.



2. Czy Zarząd Powiatu widzi możliwość aby zaproponowana linia została uruchomiona w roku 2026?

- Uruchomienie i finansowanie tej linii jest możliwe w kwietniu 2026 roku z własnych środków obu powiatów na mocy porozumienia, które należy odpowiednio wcześniej zawrzeć.

3. Jaki byłby potencjalny koszt utworzenia proponowanej linii autobusowej?

Kalkulacja dla linii proponowanej przez Panią Monikę Bratkowską – Interpelacja nr 1/2025:

- Długość linii: 20 km,
- Jedna pętla: $20 \text{ km} \times 2 = 40 \text{ km}$,
- 1 wkm (wozokilometr) = 6 zł (+/-1zł),
- Jedna pętla dziennie (w tą i z powrotem) to koszt – $40 \times 6 = 240 \text{ zł}$,
- Kursuje we wszystkie dni w roku: $365 \text{ dni} \times 240 \text{ zł} = \mathbf{87\ 600 \text{ zł/ rok}}$,
- Kursuje tylko w dni robocze: $251 \text{ dni} \times 240 \text{ zł} = \mathbf{60\ 240 \text{ zł/rok}}$.

Mając na uwadze powyższe, Powiat Nowodworski na mocy porozumienia z Powiatem Legionowskim może uruchomić zaprojektowaną przez Panią linię autobusową już w 2026 roku angażując ustalone w porozumieniu własne środki finansowania.

STAROSTA

Magdalena Biernacka

Na co przeznaczyć środki w ramach projektu mobilności miejskiej:

W ramach projektu rozwoju mobilności miejskiej można realizować inwestycje w infrastrukturę (np. ścieżki rowerowe, centra przesiadkowe, przystanki), zakup nowoczesnego taboru (np. autobusy elektryczne), digitalizację systemów transportowych (np. wspólne bilety, aplikacje mobilne) oraz działania analityczne i konsultacyjne. Projekty te mają na celu tworzenie efektywnego, ekologicznego i dostępnego dla wszystkich systemu transportu w miastach.

Kluczowe działania w ramach projektów:

- **Infrastruktura transportowa:**

- Budowa i modernizacja infrastruktury dla pieszych i rowerzystów (np. ścieżki rowerowe, kładki, chodniki, przejścia dla pieszych).
- Budowa centrów przesiadkowych oraz parkingów typu "Park&Ride".
- Budowa, przebudowa i modernizacja przystanków autobusowych i pętli autobusowych.
- Tworzenie infrastruktury dla rowerzystów, np. stojaki, przechowalnie, punkty serwisowe.

- **Tabor i transport:**

- Zakup bezemisyjnego taboru, np. autobusów, tramwajów czy trolejbusów.
- Rozwój infrastruktury dla alternatywnych środków transportu, np. car sharingu, hulajnóg elektrycznych.

- **Cyfryzacja i inteligentne systemy:**

- Digitalizacja systemów mobilności, np. systemów ITS (inteligentnych systemów transportowych).
- Wprowadzenie wspólnych biletów i integracja taryfowa.
- Rozwój aplikacji mobilnych do planowania podróży i zakupu biletów.
- Wdrażanie koncepcji "Mobilność jako usługa" (MaaS).

- **Analiza i strategia:**

- Przeprowadzanie analiz i konsultacji z interesariuszami oraz mieszkańcami.
- Opracowanie i wdrażanie zintegrowanych strategii rozwoju mobilności miejskiej (np. SUMP).
- Określenie i monitorowanie wskaźników (np. emisja CO₂, dostępność komunikacji).

W ramach FRPA można dofinansować publiczne przewozy autobusowe, aby przywrócić lub uruchomić nowe linie, które nie są komunikacją miejską. Głównym celem jest ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego poprzez zapewnienie mieszkańcom dostępu do pracy, szkół i placówek zdrowia. Dofinansowanie z funduszu pokrywa część deficytu linii autobusowych, a samorządy muszą pokryć co najmniej 10% kwoty deficytu z własnych środków.

Co można robić w ramach FRPA

- **Uruchamiać i przywracać linie autobusowe:** Fundusz pozwala na reaktywację zlikwidowanych tras lub uruchomienie nowych połączeń, co ułatwia dojazd do pracy, szkół, urzędów czy przychodni.
- **Zwiększać dostępność transportu publicznego:** Dofinansowanie ma na celu ułatwienie dostępu do transportu publicznego, zwłaszcza dla mieszkańców mniejszych miejscowości.
- **Zmniejszać wykluczenie komunikacyjne:** Program wspiera rozwój sieci połączeń autobusowych, co jest kluczowe dla osób, dla których transport publiczny jest często jedyną możliwością podróżowania.
- **Wspierać rozwój zrównoważonego transportu:** Fundusz promuje transport zbiorowy jako ekologiczną alternatywę dla indywidualnych pojazdów.

Jak działa finansowanie

- **Dopłata do kilometra:** FRPA zapewnia dopłatę do każdego kilometra przejechanego przez autobus na dotowanych liniach.
- **Pokrywanie deficytu:** Środki funduszu są przeznaczane na dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii autobusowej.
- **Wkład własny samorządu:** Organizator (samorząd terytorialny) jest zobowiązany do pokrycia co najmniej 10% deficytu z własnych środków.