

**PLAN  
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU  
ZBIOROWEGO DLA POWIATÓW  
ELBLĄSKIEGO, BRANIEWSKIEGO  
I NOWODWORSKIEGO**

Wersja z dnia 30 listopada 2016 r.

## Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego .....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia .....	8
1.4. Konsultacje społeczne .....	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego .....	10
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	10
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie warmińsko-mazurskim i pomorskim.....	15
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim.....	21
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego.....	24
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem .....	33
2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu .....	45
2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja .....	50
2.8. Oświata i czynniki społeczne .....	62
2.9. Czynniki gospodarcze.....	67
2.10. Ochrona środowiska naturalnego .....	71
2.11. Źródła ruchu .....	75
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	80
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	90
3.1. Struktura podróży .....	90
3.2. Prognoza popytu .....	92
3.3. Prognoza podaży .....	97
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej .....	125
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci .....	125
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	126
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe .....	137

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych .....	142
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	148
7. Organizacja rynku przewozów .....	151
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji .....	151
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	153
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	156
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów .....	159
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania .....	163
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu .....	167
Załącznik nr 1 Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach użyteczności publicznej w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim .....	170
Spis tabel .....	171
Spis rysunków.....	173

## 1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego – w powiązaniu z miastem Elblągiem. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa warmińsko-mazurskiego i pomorskiego oraz powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego. Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;

- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

### **1.1. Wizja transportu publicznego**

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

### **1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego**

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze<sup>1</sup>. Powiat elbląski przyjął do wykonania zadania powiatu braniewskiego i nowodworskiego w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie porozumienia z dnia 30 października 2015 r., stąd plan opracowywany jest wspólnie dla tych trzech jednostek samorządu terytorialnego.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;

---

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, art. 9.

- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684);

- Ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r. poz. 1138 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.);
- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 915 z późn. zm.)

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- stan środowiska w województwie pomorskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

### 1.3. Definicje i określenia

Używane w opracowaniu wyrażenia zostały zdefiniowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (oraz uzupełnione w oparciu o inne akty prawne) i oznaczają:

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator publicznego transportu zbiorowego** – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);



- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być gminnymi przewozami pasażerskimi, powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi, międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub – od 1 stycznia 2016 r. – także gminno-powiatowymi przewozami pasażerskimi.

#### **1.4. Konsultacje społeczne**

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie konsultacjom społecznym<sup>2</sup>. Ich celem będzie poinformowanie społeczności powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, zostanie opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w Biuletynach Informacji Publicznej Powiatu Elbląskiego, Powiatu Braniewskiego i Powiatu Nowodworskiego. Informacja ta przesłana zostanie również gminom z terenu powiatów oraz lokalnym mediom. Tekst planu wyłożony zostanie również do publicznego wglądu w formie papierowej w siedzibie Starostw Powiatowych w Elblągu, Braniewie i Nowym Dworze Gdańskim.

---

<sup>2</sup> Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

## 2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

### 2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO<sub>2</sub>, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO<sub>2</sub>. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO<sub>2</sub> i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu<sup>3</sup>. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości

---

<sup>3</sup> Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.

rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi połączeniami pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSD – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnąć będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

W ramach celu tematycznego promowania zrównoważonego rozwoju transportu wymieniono priorytet inwestycyjny: rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych) systemów transportu – w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Warunkiem wsparcia jest opracowanie kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych – zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich, z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym. Planowane inwestycje powinny wspierać rozwój infrastruktury oraz poprawiać łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego – poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Rozporządzenie ustala, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFIS oraz przedstawia główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów będą przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które wyznaczą m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty i instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa<sup>4</sup> określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z tą umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz do miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Efektem niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportowej oraz niedostatecznej oferty systemu transportowego (w tym niedoboru w zakresie publicznego transportu zbiorowego) są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich – o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie, w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”).

---

<sup>4</sup> „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO<sub>2</sub>. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.
2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego oraz z innymi ośrodkami w ich sąsiedztwie.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie<sup>5</sup> określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych, koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej – w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1 – „wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów”, a w ramach tego celu działanie 1.2.1. – „zwiększanie dostępności

---

<sup>5</sup> Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

komunikacyjnej wewnątrz regionów”, a w nim – „zwiększenie mobilności wahadłowej”. W ramach celu szczegółowego nr 2 – „budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji” – zdefiniowano działanie 2.2. – „wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe”, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazaniem kierunkiem działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmocnienie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych i powiatowych oraz w obszarach przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych.

W „Krajowej Strategii...” przewiduje się, że obok rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, podjęte zostaną działania zmierzające do wdrażania zintegrowanych rozwiązań transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne, a także – w jak największym stopniu – obszary wiejskie. Duże znaczenie strategia przywiązuje do uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu oraz wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania – dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)<sup>6</sup>, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

---

<sup>6</sup> Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

## **2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie warmińsko-mazurskim i pomorskim**

### **Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie warmińsko-mazurskim**

W „**Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego**” stwierdzono, że zwiększenie konkurencyjności regionu oraz poziomu i jakości życia mieszkańców jest możliwe dzięki usprawnieniu infrastruktury transportowej.

Diagnoza sieci infrastruktury komunikacyjnej województwa warmińsko-mazurskiego pokazuje, że z roku na rok ulega ona poprawie, zapewniając sprawne i dogodne powiązania. Jednocześnie dokument wskazuje na braki i zaniedbania zwłaszcza w układzie linii kolejowych (gdzie widoczny jest brak linii wysokich prędkości, a istniejące są zamykane i likwidowane), brak ogólnodostępnej komunikacji lotniczej, brak śródlądowych dróg wodnych wykorzystywanych w transporcie osób oraz na brak spójnego systemu dróg rowerowych.

Jako główny kierunek dla realizacji polityki przestrzennej województwa, w odniesieniu dla infrastruktury komunikacyjnej, przyjęto – „osiągnięcie spójności systemu transportowego

regionu w celu zwiększenia dostępności zewnętrznej i wewnętrznej oraz zmniejszenia kosztów transportu”. Aby zrealizować tak określoną politykę w dokumencie zdefiniowano działania i zasady zagospodarowania przestrzennego, a wśród nich m.in.:

- poprawę dostępności komunikacyjnej;
- zmniejszenie kosztów transportu i integrację systemów transportowych;
- kształtowanie spójnego systemu kolejowych powiązań zewnętrznych i wewnętrznych;
- rozwój infrastruktury kolejowej;
- rozwój transportu wodnego w ruchu towarowym i pasażerskim.

Wśród działań szczegółowych dotyczących infrastruktury komunikacyjnej wyznaczono:

- poprawę dostępności komunikacyjnej ośrodka regionalnego Elbląg oraz miast powiatowych;
- realizowanie założeń planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa i jednostek samorządu terytorialnego z uwzględnieniem dokumentów nadrzędnych – integracja systemu transportu zbiorowego w oparciu o sieć punktów przesiadkowych;
- rozwój kolejowych przewozów pasażerskich – utrzymanie i przywrócenie przewozów osobowych oraz tworzenia nowych połączeń, przy czym niezbędna jest modernizacja linii kolejowych;
- rozwój autobusowych przewozów pasażerskich;
- powiązanie miejsc przesiadkowych z systemem parkingów dla samochodów i rowerów, uwzględniając przy tym konieczność rozwoju ścieżek rowerowych;
- zintegrowane funkcjonowanie komunikacji zbiorowej w dużych ośrodkach miejskich w szczególności w MOF Olsztyna, Elbląga i Ełku. Jako jeden z priorytetów określono utrzymanie i rozwój komunikacji tramwajowej w Elblągu oraz wzajemne powiązanie komunikacji tramwajowej i autobusowej;
- zwiększenie roli transportu szynowego, jako alternatywnego w stosunku do transportu drogowego, poprzez tworzenie szerokiej oferty połączeń międzyregionalnych i regionalnych;
- modernizację odcinków linii kolejowych m.in. odcinków: Malbork – Elbląg – Braniewo (linia 204) oraz Braniewo – Olsztyn (linia 221).

**„Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025”** wyróżnia trzy priorytety strategiczne: konkurencyjną gospodarkę, otwarte społeczeństwo oraz nowoczesne sieci. W ramach priorytetu pn. nowoczesne sieci, strategia uznaje za szczególnie istotne włączenie województwa w krajowe i międzynarodowe systemy korytarzy transportowych.



Głównym celem strategii jest spójność ekonomiczna, społeczna i przestrzenna Warmii i Mazur z regionami Europy. Jako cel strategiczny nr 4 zdefiniowano natomiast nowoczesną infrastrukturę rozwoju, a w nim trzy cele operacyjne:

- zwiększanie zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności;
- dostosowana do potrzeb sieć nośników energii;
- poprawa jakości i ochrona środowiska przyrodniczego.

Główne kierunki działań przewidziane w strategii dla realizacji celu operacyjnego zwiększenia dostępności komunikacyjnej to m.in.:

- zwiększenie dostępności przestrzennej obszarów o najniższym jej poziomie do Olsztyna (dokończenie modernizacji drogi krajowej nr 16 (będzie objęta siecią TEN-T) na odcinku od Borek Wielkich przez Mrągowo do Ełku) i subregionalnych ośrodków wzrostu w tym budowa i modernizacja dróg lokalnych;
- poprawa dostępności do przejść na granicy z obwodem kaliningradzkim FR;
- rozwiązywanie problemów komunikacyjnych w obszarach funkcjonalnych Olsztyna, Elbląga i Ełku;
- poprawa czasu dojazdu do miast powiatowych, przede wszystkim na obszarach o słabym dostępie do usług publicznych;
- inwestycje w infrastrukturze kolejowej, w tym modernizacja odcinka Braniewo – Olsztyn;
- zintegrowany transport publiczny w ośrodkach miejskich, w szczególności w największych miastach;
- dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie;
- umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej.

Gminy Elbląg, Gronowo Elbląskie, Markusy, Milejewo, Młynary i Tolkmicko wraz z miastem Elbląg zostały wyróżnione w strategii jako jeden z dziewięciu obszarów strategicznej interwencji, której efektem ma być wzmocnienie konkurencyjności województwa poprzez rozwój ośrodków subregionalnych oraz ich obszarów funkcjonalnych. Natomiast wszystkie gminy powiatu braniewskiego i elbląskiego zostały wyróżnione w strategii jako obszar strategicznej interwencji, której efektem ma być m.in. poprawa powiązań komunikacyjnych w pasie przygranicznym.

**„Regionalny Program Operacyjny Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2014-2020”**, którego celem jest realizacja unijnej strategii na rzecz inteligentnego, zrównoważonego wzrostu sprzyjającego włączeniu społecznemu oraz do osiągnięcia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej nakreślił dwanaście osi priorytetowych, w tym oś nr 7 – „infrastruktura transportowa”.

Wśród przedsięwzięć dotyczących infrastruktury transportowej wyznaczono priorytety inwestycyjne:

- 7b – „zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi”, którego celem jest poprawa wewnętrznej dostępności transportowej województwa warmińsko-mazurskiego;
- 7d – „rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu”, którego celem jest zwiększona dostępność kolejowa województwa warmińsko-mazurskiego.

### **Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim**

W skali wojewódzkiej opracowano kilka dokumentów wyznaczających kierunki rozwoju i ramy do realizacji różnych projektów, w tym transportowych. Pierwszym z nich jest „Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego”<sup>7</sup>. W dokumencie obowiązującym na dzień 30 kwietnia 2016 r. stwierdzono, że zapewnienie spójności rozwoju i planowania przestrzennego województwa z polityką transportową państwa oznacza potrzebę m.in. ukierunkowania modernizacji infrastruktury transportowej na eliminowanie „wąskich gardeł” i poprawę bezpieczeństwa, zapewnienia wysokiego poziomu usług transportowych ukierunkowanych na usprawnienie i lepsze wykorzystanie transportu publicznego, w tym miejskiego oraz poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i alternatywnych form transportu. Zwraca również uwagę na wzmocnienie roli ochrony środowiska w regionalnej polityce transportowej.

Diagnoza systemu transportowego w skali województwa pokazuje, że integracja wewnętrzzgałęziowa tego systemu jest na bardzo niskim poziomie. Brakuje koordynacji miejskiego i regionalnego transportu autobusowego z transportem kolejowym oraz transportowych węzłów integracyjnych, zarówno o znaczeniu metropolitalnym i regionalnym, jak i lokalnym.

Wśród zadań polityki przestrzennej wyznaczone zostało zadanie: „Poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, polskimi aglomeracjami miejskimi i stolicą.”

---

<sup>7</sup> uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

Dokument określa zasady zagospodarowania przestrzennego, a wśród nich m.in.:

- rozwój infrastruktury transportu – stwarzający warunki dla skutecznego podnoszenia konkurencyjności transportu zbiorowego i zaspokajania potrzeb transportowych ludności niezmotoryzowanej i atrakcyjnej alternatywy dla ludności zmotoryzowanej – zwłaszcza w podróżach do miejsc pracy i usług;
- planowanie rozwoju transportu w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- dokonywanie analiz wykorzystania transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej w dokumentach planistycznych gmin w odniesieniu do nowych obszarów rozwojowych;
- rozwój regionalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, służący uzyskiwaniu bezpośrednich powiązań z obszarem metropolitalnym i powiązań lokalnych oraz wzmocnieniu funkcji dowozowej do linii kolejowych;
- rozwijanie transportowych węzłów integracyjnych.

W dokumencie wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego, w których w zakresie regionalnego transportu zbiorowego wyznaczono dwa cele. Pierwszym z nich jest rozwój kolejowego transportu zbiorowego, a drugim jest integracja systemu transportu zbiorowego, która ma funkcjonować w oparciu o dworce kolejowe w dziesięciu miastach węzłowych o regionalnym lub metropolitalnym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej.

Obecnie opracowywany jest nowy dokument pt. **„Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030”**.

**„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”<sup>8</sup>** wyznacza cel operacyjny „Sprawny system transportowy”. Za oczekiwane efekty realizacji tego celu uznano:

- rozwinięty transport zbiorowy cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego;
- nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem.

Na tej podstawie ustalono, że interwencja władz publicznych powinna następować w kierunku rozwoju systemów transportu zbiorowego, a w szczególności – modernizacji infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu. Przyjęto także, że warunkiem sukcesu jest uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie.

---

<sup>8</sup> uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.

**„Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”<sup>9</sup>** jest strategią szczegółową, odnoszącą się do obszaru transportu. Wyznaczono w niej cele cząstkowe służące do realizacji celu strategicznego, którym jest stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu, a mianowicie:

- poprawa dostępności transportowej;
- poprawa jakości systemu transportowego (w tym podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz węzły przesiadkowe);
- zmniejszenie zatłoczenia dróg (w tym modernizacja taboru transportu miejskiego i podniesienie efektywności i sprawności jego wykorzystania oraz tworzenie transportowych węzłów krajowych, regionalnych i lokalnych);
- integracja systemu transportu;
- poprawa bezpieczeństwa;
- ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko.

Wśród priorytetowych kierunków działań wymienia się: rozbudowę transportu miejskiego ulicznego w ośrodkach miejskich w województwie, podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz usprawnienie form zarządzania transportem w województwie.

W podsystemie transportu miejskiego i regionalnego wyznaczono następujące cele strategiczne:

- poprawa dostępności transportowej i poprawa jakości transportu – jako elementu rozwoju ośrodków osadniczych;
- poprawa dostępności transportowej i poprawa jakości transportu – jako czynników podnoszących poziom życia mieszkańców regionu i usuwających bariery rozwojowe gospodarki regionu;
- poprawa infrastruktury transportowej w dostosowaniu do nowych potrzeb transportowych mieszkańców;
- zapobieganie wzrostowi ruchu drogowego – poprzez stworzenie zintegrowanej struktury organizacyjnej, funkcjonalnej i przestrzennej systemu transportowego;
- poprawa spójności regionu – poprzez zwiększenie dostępności czasowej do centrów subregionalnych;
- zwiększenie dostępności transportowej obszarów turystycznych województwa;
- zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska naturalnego.

---

<sup>9</sup> uchwała nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.