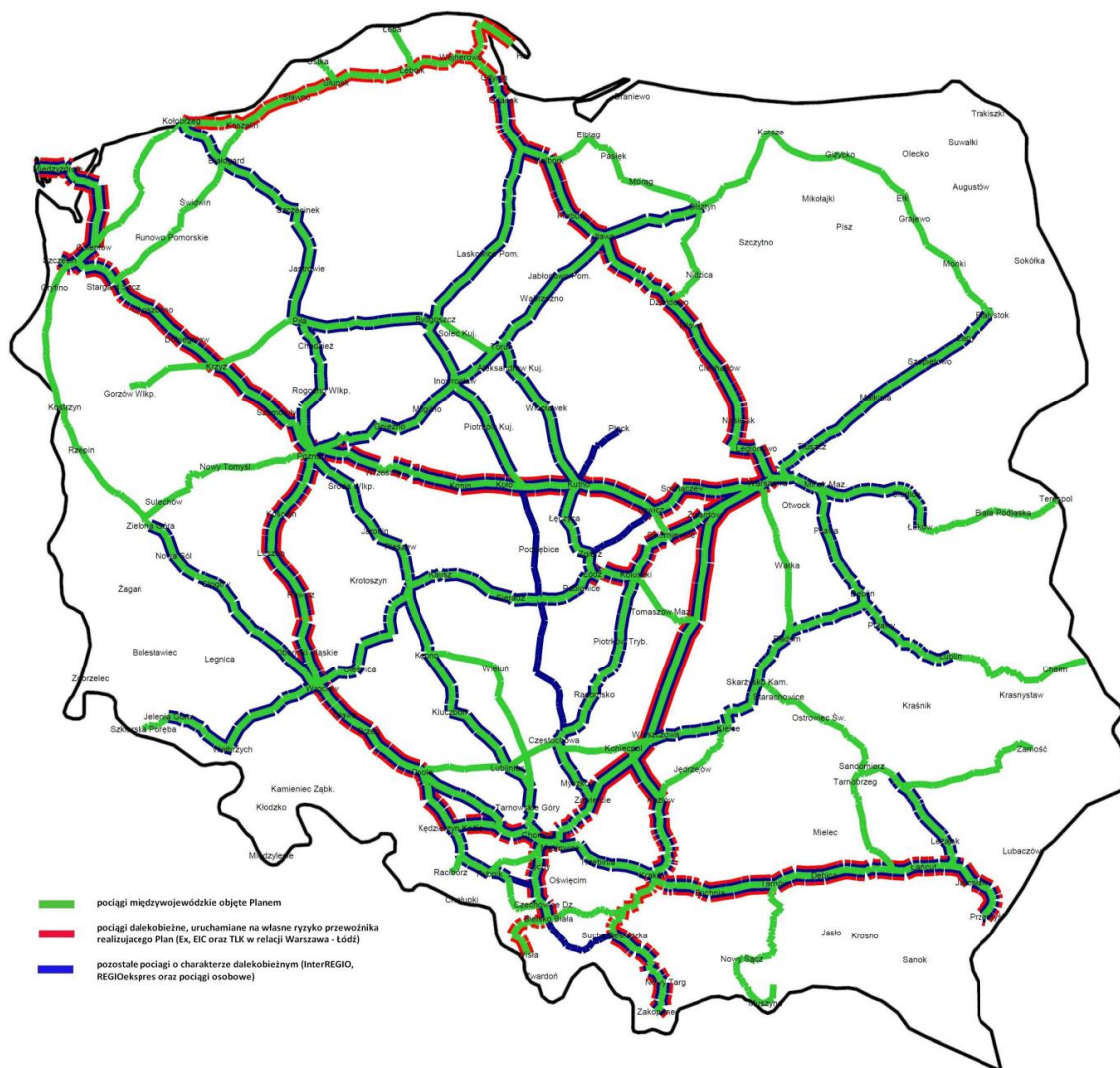


W planie krajowym ujęto połączenia kolejowe prowadzące przez obszar powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego: Olsztyn – Pasłęk – Elbląg – Gdynia Główna oraz Gdynia Główna – Elbląg – Młynary – Braniewo – gr. Państwa (Kaliningrad). Stacje Elbląg, Braniewo oraz Pasłęk zostały wskazane jako punkty handlowe, które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych.



Rys. 17. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22 maja 2012, s. 15.

Plan transportowy TLK określa możliwe trzy warianty rozwoju przewozów kolejowych: minimalny, maksymalny i najbardziej prawdopodobny.

W wariantcie minimalnym, plan zakłada utrzymanie obecnej oferty przewozowej, bez dalszego jej ograniczania. W wariantach najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym, oferta w przewozach krajowych do 2015 r. zostanie rozszerzona o nowe połączenia, ale na obszarze objętym planem nie są one przewidywane.

W planie krajowym przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich – poprzez system skomunikowań.

W planie przyjęto, że dla usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględniać wymienione w tym dokumencie relacje.

Celem „**Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego**”, przyjętego w 2013 r. przez Sejmik Województwa oraz jego aktualizacji z 2015 r. jest poprawa jakości systemu publicznego transportu zbiorowego w przewozach o charakterze wojewódzkim i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Osiągnięcie celu głównego ma być możliwe dzięki realizacji celów pośrednich, na które wyznaczono:

- poprawę dostępności transportowej i jakości transportu;
- poprawę efektywności funkcjonowania systemu transportowego;
- integrację systemu transportowego;
- wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru;
- poprawę bezpieczeństwa;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

W dokumencie analizując czynniki kształtujące potrzeby przewozowe dokonano podziału województwa na trzy podregiony – olsztyński, elbląski i ełcki.

W analizie transportu kolejowego zwrócono uwagę w duży wysiłek, by sieć kolejowa jak najlepiej służyła mieszkańcom i turystom oraz na modernizację linii kolejowej Olsztyn-Szczytno-Szymany. Niemniej jednak w planie wojewódzkim zaznaczono, że linie kolejowe wymagają remontu infrastruktury torowej, mają niski lub średnio niski stopień wykorzystania przepustowości, zaś infrastruktura jest bardzo mieszana: są zarówno linie dwutorowe, jak i jednotorowe oraz zelektryfikowane i nieelektryfikowane. Liczba torów jest w większości przypadków dostosowana do obecnego obciążenia tych linii.

W wyniku analizy badań marketingowych zrealizowanych na potrzeby planu przyjęto, że planowane połączenia kolejowe będą realizowane po istniejących i aktualnie eksploatowanych liniach kolejowych. Wyznaczone linie kolejowe w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej przedstawiono na rysunku 18. Na obszarze powiatów elbląskiego i braniewskiego przyjęto następujące linie kolejowe w wojewódzkich przewozach pasażerskich:

- Elbląg – Malbork – Tczew – Gdańsk – Gdynia;
- Elbląg – Bogaczewo – Olsztyn;
- Braniewo – Olsztyn.

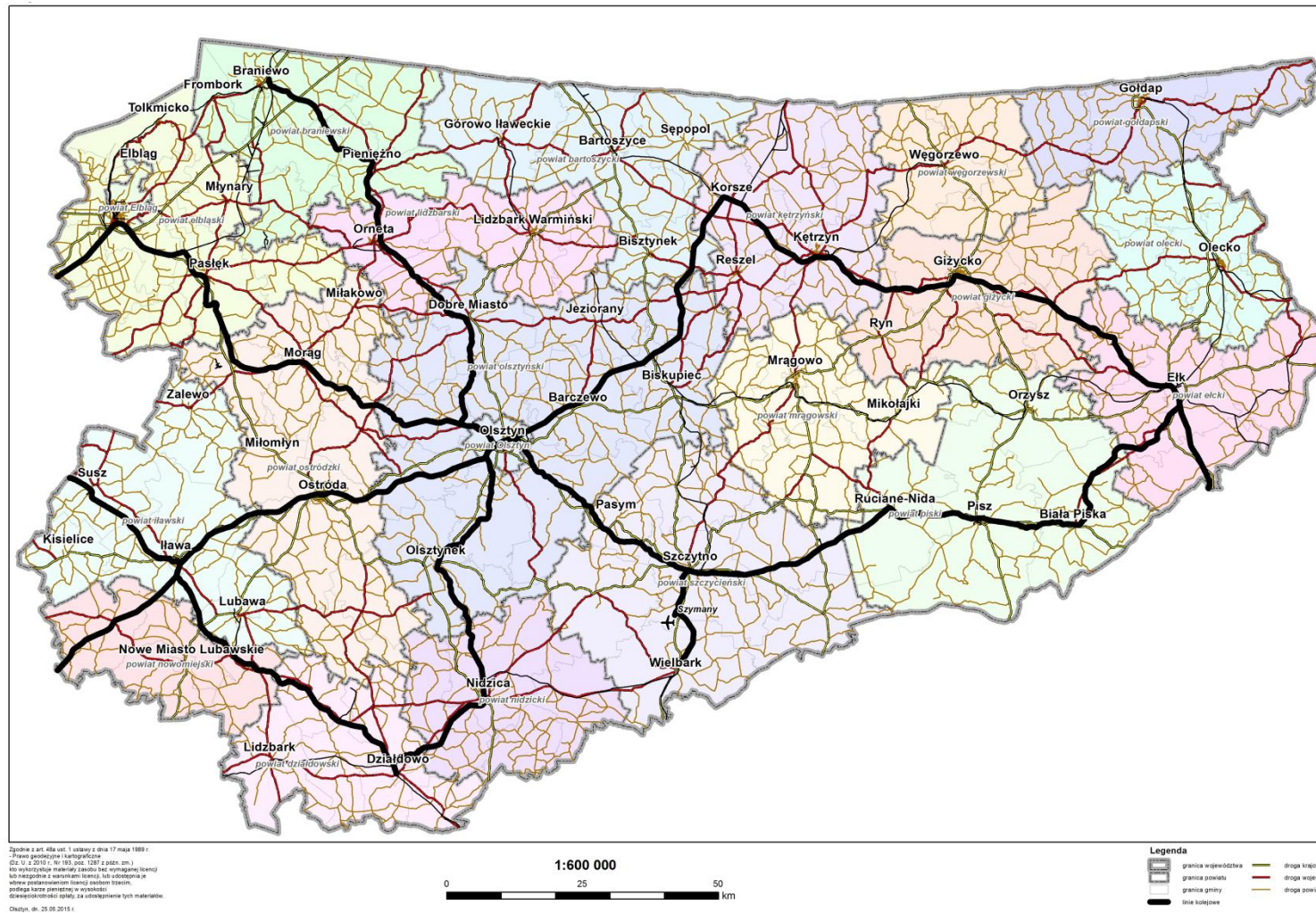
W przypadku sieci połączeń autobusowych użyteczności publicznej, podobnie jak dla sieci kolejowej, przyjęto, że będą one realizowane po istniejących i aktualnie eksploatowanych liniach. Określając sieć połączeń autobusowych użyteczności publicznej w planie wojewódzkim dokonano podziału linii autobusowych na:

- wojewódzkie;
- międzywojewódzkie.

Na rysunku 19 przedstawiono linie autobusowe w sieci połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego (ujęto linie, których trasa przebiega przez województwo warmińsko-mazurskie) przyjęto następujące linie autobusowe w wojewódzkich przewozach pasażerskich:

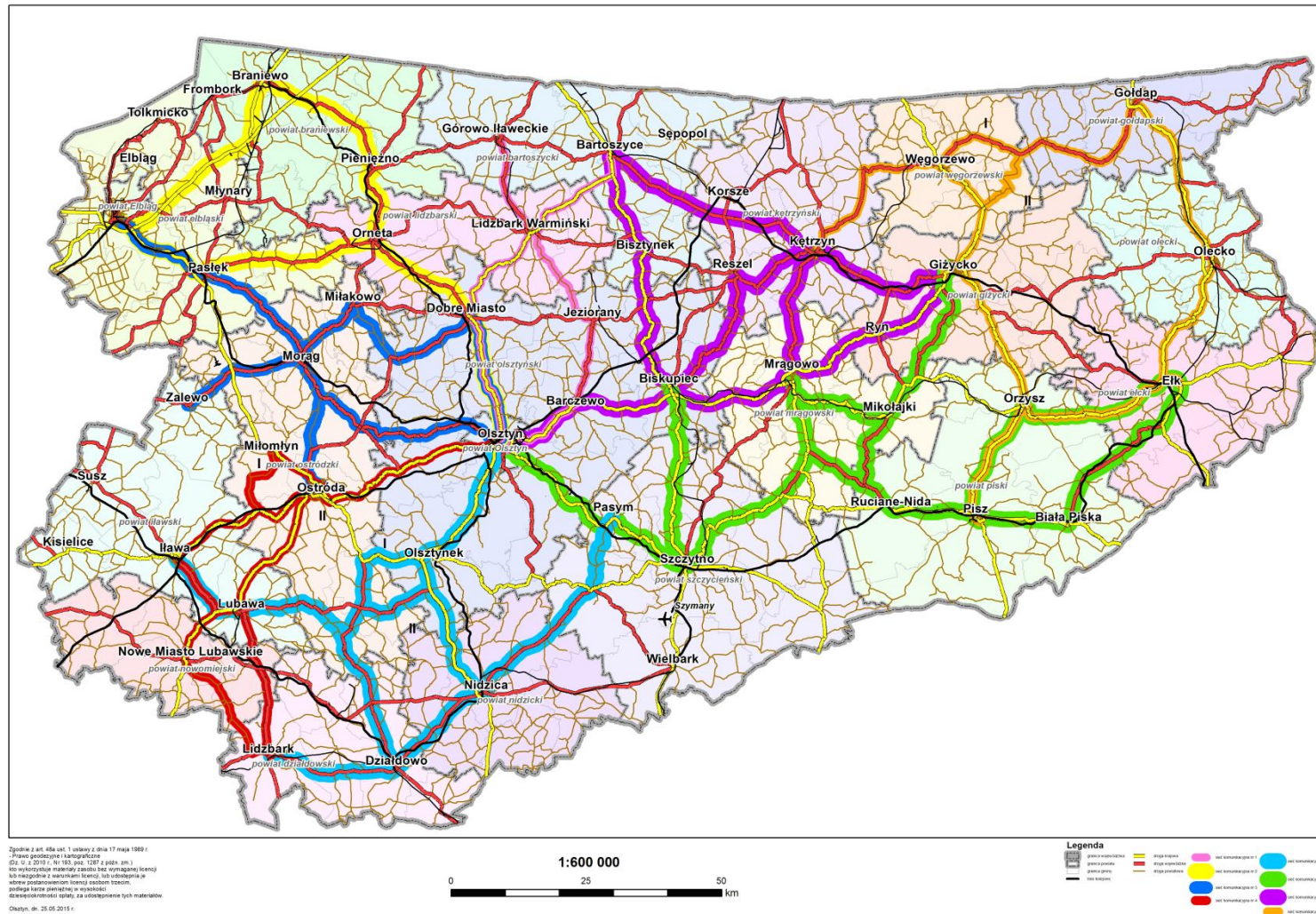
- Braniew – Pieniężno – Orneta – Dobre Miasto – Olsztyn;
- Elbląg – Pasłęk – Orneta – Dobre Miasto – Olsztyn;
- Elbląg – Braniewo;
- Elbląg – Pasłęk – Morąg – Łukta – Olsztyn;
- Elbląg – Morąg – Ostróda;

Połączenia autobusowe stanowią uzupełnienie sieci połączeń kolejowych. Na liniach autobusowych, przebiegających po trasach równoległych do przebiegu linii kolejowych, połączenia o charakterze użyteczności publicznej wykonywane będą w godzinach uzupełniających ofertę kolejową, w sposób nie zagrażający funkcjonowaniu połączeń kolejowych i nie wpływający ujemnie na ich rentowność.



Rys. 18. Sieć użyteczności publicznej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego – linie kolejowe

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Aktualizacja”, s. 15.



Rys. 19. Sieć użyteczności publicznej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego – linie autobusowe

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Aktualizacja”, s. 16.

W planie wojewódzkim określono Elbląg jako kluczowy węzeł komunikacyjny. Natomiast Braniewo oraz Pasłęk wskazano jako istotne punkty przesiadkowe o znaczeniu regionalnym.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”, przyjęty przez Sejmik Województwa Pomorskiego, określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

W planie wojewódzkim dokonano analizy czynników kształtujących potrzeby przewozowe. Za Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego w sieci osadniczej wyróżniono jako ośrodki ponadgminne: Nowy Dwór Gdański i Krynicy Morską.

Ze względu na to, że przez obszar powiatu nowodworskiego nie przebiega żadna czynna linia kolejowa nie uwzględniono tego typu transportu zbiorowego na tym obszarze.

W planie wojewódzkim zauważono również, że żegluga przybrzeżna i śródlądowa nie stanowi obecnie znaczącego elementu systemu publicznego transportu zbiorowego, a jej potencjał służy głównie do generowania ruchu turystycznego w obszarze Zalewu Wiślanego.

Określając sieć połączeń użyteczności publicznej w planie wojewódzkim przyjęto dwa warianty rozwoju sieci. Wariant 1 potraktowano jako docelowy – uwzględniono w nim uwarunkowania demograficzne, ekonomiczne, transportowe i techniczne przewidywane w 2025 r., natomiast wariant 2 uznano za bazowy, uwzględniający uwarunkowania w chwili opracowywania dokumentu (2013 r.). Zgodnie z przyjętymi założeniami, szkieletem systemu transportu zbiorowego w województwie pomorskim jest układ linii kolejowych oraz układ węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych zlokalizowanych na tych liniach.

Plan wojewódzki określa sieć połączeń autobusowych użyteczności publicznej. W wyniku analizy linii autobusowych (relacji), dokonano podziału linii na szkieletowe (łącznie ważniejsze ośrodki regionalne I i II rzędu z centralnym ośrodkiem metropolitalnym i między sobą, a także jako uzupełnienie linii kolejowych – tam gdzie ich nie ma lub tam gdzie jest niska częstotliwość kursowania), dojazdowe (łącznie ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające realizację podróży międzypowiatowych) i uzupełniające (łącznie ważniejsze generatory ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi oraz linie sezonowe).

Na rysunku 20 przedstawiono ujęte w planie wojewódzkim korytarze transportowe wojewódzkich przewozów pasażerskich. Kolorem zielonym zaznaczono trasy linii kolejowych, a różowym – trasy linii autobusowych.



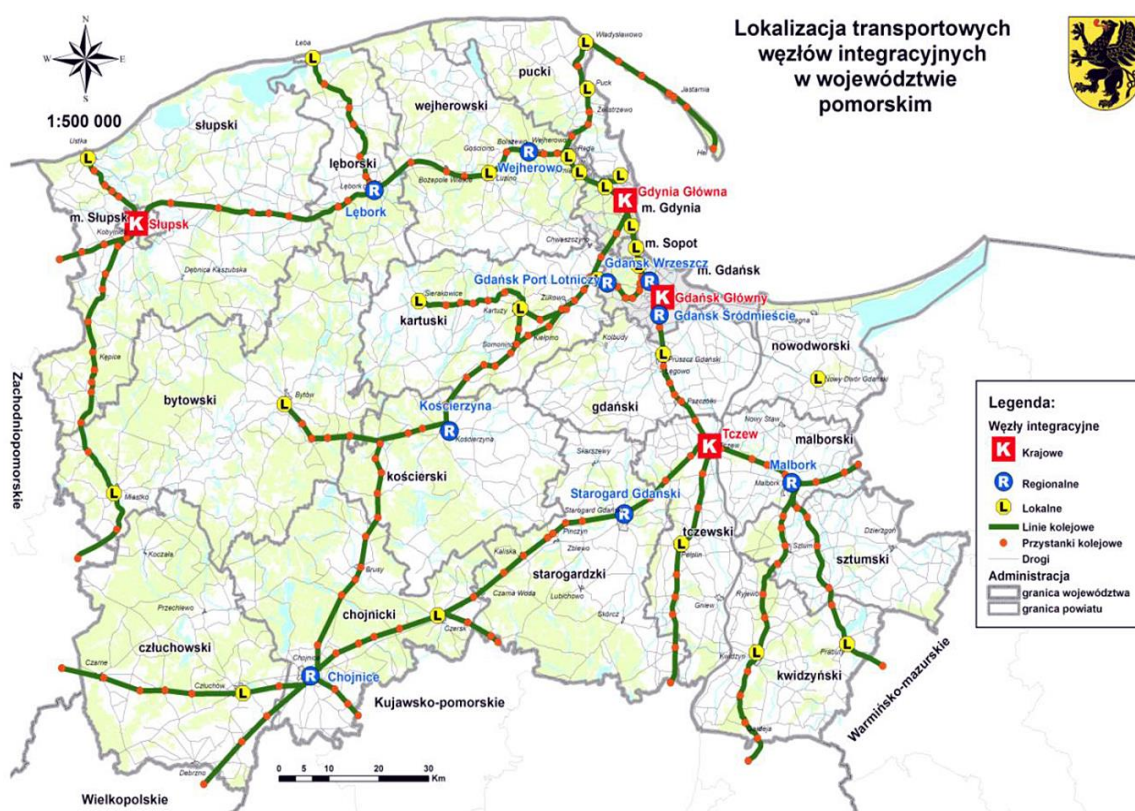
Rys. 20. Mapy linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1 i 2

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Na obszarze powiatu nowodworskiego przyjęto następujące linie autobusowe w wojewódzkich przewozach pasażerskich:

- (Elbląg) – Nowy Dwór Gdański – Gdańsk (szkieletowa);
- Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański – Gdańsk/ (Elbląg) (dojazdowa);
- Krynica Morska – Mikoszewo – Gdańsk (uzupełniająca);
- Nowy Dwór Gdański – Cedry Wielkie – Gdańsk (uzupełniająca).

Na rysunku 21 przedstawiono lokalizację istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.



Rys. 21. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”, s. 44.

Na obszarze powiatu nowodworskiego określono w planie wojewódzkim lokalizację w Nowym Dworze Gdańskim węzła integracyjnego klasy L (lokalny). W lokalnym węźle integracyjnym, który obejmuje swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy – umożliwiając integrację transportu kolejowego z autobusowym i indywidualnym lub regionalnego transportu

autobusowego z indywidualnym – powinny się znaleźć dworzec albo przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R, K+R).

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności, plan transportowy dla powiatu, musi uwzględnić postanowienia planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa.

Obszar powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego obejmuje także plan transportowy dotyczący elbląskiej sieci komunikacji miejskiej. Wymieniony plan jest dokumentem dla komunikacji miejskiej, w której – z racji braku możliwości uzyskiwania refundacji strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych (w odniesieniu do wyszczególnionych w planie transportowym linii) – sieci komunikacyjne określono bardzo ogólnikowo, nie precyzując konkretnych linii.

Zgodnie z § 5 ust. 4 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 r., wydanego na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., w przewozach o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej można odstąpić od sporządzenia części graficznej planu transportowego. Ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające się specyficzne wymagania pasażerów, z reguły odstępuje się również od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W planie transportowym określony zostaje jedynie obszar, na którym w okresie planowania będzie funkcjonowała dana sieć komunikacji miejskiej. Takie rozwiązanie zastosowano w wymienionym planie transportowym. W związku z powyższym, przyjmuje się założenie, że zakres merytoryczny przewozów regulowanych niniejszym planem będzie rozłączny z zakresem przewozów w ramach elbląskiej komunikacji miejskiej.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

Analizując potrzeby przewozowe na usługi komunikacji publicznej, wyróżnia się popyt:

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

Badanie i analizowanie popytu potencjalnego jest trudne i obarczone ryzykiem dużego błędu, gdyż bez względu na zastosowaną metodę, deklaracje respondentów dotyczące ich ewentualnych zachowań, mogą znacząco różnić się od zachowań rzeczywistych – w zależności od warunków zmieniających się po stronie podaży.

Analiza popytu efektywnego służy przede wszystkim do określenia liczby pasażerów, która staje się podstawą do późniejszego kształtowania wielkości podaży usług, przy założeniu określonych parametrów jakościowych, związanych z realizacją usług przewozowych. Wielkość popytu efektywnego, ze względu na jego specyfikę w poszczególnych okresach tygodnia, należy analizować w dniu powszednim (w okresie roku szkolnego), w sobotę i w niedzielę.

Zawarte w planach wojewódzkich prognozy dotyczą wprawdzie podróży międzypowiatowych, jednak model ten można przenieść również na sieć przewozów powiatowych, ponieważ czynniki demograficzne, gospodarcze czy związane z motoryzacją indywidualną, są – jako determinanty podejmowanych decyzji – zbliżone dla obydwu tych rodzajów przewozów.

W „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” analizę zmian potrzeb przewozowych dokonano z uwzględnieniem zmian demograficznych, liczby samochodów osobowych oraz założeń Krajowego Planu Transportowego. Przyjęty wariant modelowania zakłada dwa scenariusze zmian w strukturze podróży w zależności od atrakcyjności tras. Przyjęto, że 10% wzrost liczby samochodów w skali roku spowoduje:

- około 5% spadek liczby podróżujących transportem zbiorowym na trasach, gdzie podróżuje mało osób i gdzie oferta przewozowa nie jest atrakcyjna;
- około 2% spadek liczby podróżujących transportem zbiorowym na trasach atrakcyjnych²³.

²³ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego”, uchwalony przez Sejmik Województwa Warmińsko-Mazurskiego, uchwałą nr XXX/582/13 z dnia 24.09.2013 r., s. 115.

W „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla różnych scenariuszy i wariantów. Założono trzy scenariusze – pesymistyczny, umiarkowany (realistyczny) i optymistyczny. Przyjęto jednocześnie trzy warianty modelowania: wariant stagnacji (braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej), który służy jako bazowy do porównań oraz warianty 1 i 2 – różniące się zasięgiem sieci kolejowej i autobusowej. Analizę przeprowadzono dla czterech okresów (lat): 2012 (stan istniejący w chwili opracowania planu wojewódzkiego), 2015 (okres przejściowy), 2020 (pierwszy okres funkcjonowania planu wojewódzkiego) i 2025 (okres końcowy).

Udział podróży transportem zbiorowym w okresie bazowym określono na poziomie 27,1%. W horyzoncie roku 2025 – przy założeniu scenariusza umiarkowanego – udział ten może wzrosnąć do 28,4% (wariant 1) lub 27,7% (wariant 2). W przypadku braku działań (wariant stagnacji) – spadnie natomiast do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym udział transportu zbiorowego może wynieść nawet 29,9% (wariant 1) lub 28,5% (wariant 2), a w scenariuszu pesymistycznym – 25,8% (wariant 1) lub 24,2% (wariant 2).

Przewiduje się w związku z tym, że nastąpi wzrost pracy przewozowej (drogi przebytej transportem zbiorowym przez podróżnych) nawet o 26,6% – do wartości 1,62 mld paskm, a liczba podróży wyniesie 57,1 mln (wzrost o 26% w stosunku do wariantu bazowego).

W rezultacie, uzyskane zostanie zmniejszenie natężenia ruchu na trasach dojazdowych do Trójmiasta i do ośrodków regionalnych. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (wg szacunków, liczba wypadków może zmniejszyć się o 2% – co spowoduje oszczędności rzędu 150 mln zł rocznie). Zmniejszenie emisji spalin może wynieść ok. 3,5%.

W całej Polsce podział zadań przewozowych w transporcie pozamiejskim wskazuje na dominację podróży wykonywanych samochodami osobowymi. W ciągu ostatnich 20 lat przewóz pasażerów transportem publicznym na liniach pozamiejskich zmalał niemal czterokrotnie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Polsce wzrosła o 67%, w województwie pomorskim o 63%, a w województwie warmińsko-mazurskim aż o 74%. Niemal co drugi mieszkaniec województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego jest posiadaczem samochodu osobowego. Samochody osobowe są nie tylko uciążliwe z powodu większego zanieczyszczenia środowiska produktami spalania paliw, czy hałasem, ale zajmują także około dziesięć razy więcej miejsca na drodze niż transport publiczny i wymagają jeszcze większej powierzchni parkingowej.

Zmniejszanie się udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich jest, niestety, powodem stałego pogarszania się mobilności osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób młodych niemogących jeszcze posiadać prawa jazdy oraz osób ubogich, nieposiadających

samochodu osobowego. Ciągłe ograniczanie oferty komercyjnych przewozów pasażerskich w transporcie publicznym, przy braku takich przewozów samorządowych, powoduje zwiększenie zakresu wykluczenia społecznego, z którym to zjawiskiem wszystkie samorządy powinny walczyć.

Zwiększająca się rola socjalna transportu publicznego wymaga innego spojrzenia na stosowany tabor, ułatwienia dla pasażerów czy dostępność informacji o transporcie publicznym. Podniesienie standardu obsługi, poprawa punktualności i dostosowanie godzin kursowania do potrzeb pasażerów, zachęcą przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości i gmin objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza częstotliwości i godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie dostępności połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie samochodów osobowych.

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróży samochodów osobowych, oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatorów transportu publicznego odpowiednich działań – zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe. Jak wynika z przeprowadzonych na potrzeby planów transportowych dla województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego badań marketingowych, głównym postulatem przewozowym zgłaszanym pod adresem komunikacji zbiorowej ponadgminnej realizowanej w granicach powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego jest zwiększenie częstotliwości (liczby połączeń).

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji powiatowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, informacji i reklamy, gwarantujących jej odpowiednie dostosowanie do potrzeb pasażerów.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki do podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę powiatu, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi transportu publicznego w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – spadek liczby mieszkańców trzech powiatów (o około 3,4% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują spadek liczby mieszkańców rzędu 7-10% w miastach powiatu braniewskiego i nowodworskiego oraz stosunkowo niewielkim spadku liczby mieszkańców w pozostałych gminach wiejskich. Spowoduje to zmniejszenie liczby podróży odbywanych pomiędzy miastami i gminami.

Liczba osób uczących się spadnie (o 17,8% w mieście i o 6,5% na wsi). Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w miastach o 9,7%, a w gminach wiejskich o 5,6%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – na całym obszarze objętym planem ich liczba wzrośnie, o 18,8%, a charakteryzują się oni najniższą ruchliwością komunikacyjną.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miast na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatów na poziomie 1,8, w tabeli 17 przedstawiono prognozę podróży ogółem i regionalną komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2020 r. i 2025 r.

Założono, m.in. na podstawie badań zachowań komunikacyjnych wykonanych na potrzeby planu transportowego województwa pomorskiego, że 30% podróży odbywa się w granicach gminy. W szacunkach przyjęto, że 80% wszystkich podróży ponadgminnych odbywać się będzie w granicach powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego (wewnątrz nich

lub pomiędzy nimi) oraz do miasta Elbląga. Założono również, że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich, odbywać się będzie 10% podróży poza te powiaty (będą to dojazdy do miejsc przesiadkowych).

Przyjęto także, że udział komunikacji autobusowej w podróżach na obszarze powiatu wyniesie 15% liczby wszystkich podróży ponadgminnych (pozostałe podróże realizowane będą samochodem osobowym, koleją, motocyklem, rowerem, pieszo, itp.) i jednocześnie, że 15% tych podróży realizowane będzie komunikacją miejską (która obsługuje mniejszy obszar niż powiatowa, ale są to rejony gęściej zaludnione i realizowana jest większa liczba kursów).

W wyniku przeprowadzonej analizy określono, że przewidywany jest spadek liczby podróży o ok. 4% w stosunku do stanu obecnego. Aby temu przeciwdziałać konieczne jest podjęcie działań zmierzających do zwiększenia zainteresowania podróżnych ofertą publicznego transportu zbiorowego.

Tab. 17. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasta		Gminy wiejskie		Razem powiaty	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	36,06	34,93	55,84	55,21	91,90	90,13
- w tym poza gminę	25,24	24,45	39,09	38,64	64,33	63,09
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	22,72	22,00	35,18	34,78	57,90	56,78
- w tym komunikacją autobusową	0,51	0,50	0,79	0,78	1,30	1,28

Źródło: opracowanie własne.

Ponadgminne podróże publiczną komunikacją autobusową odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, wojewódzkimi przewozami autobusowymi, komunikacją miejską (w zakresie pozamiejskim) oraz powiatową komunikacją autobusową – organizowaną przez powiat.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej. Ewentualne nieuruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało silnym ograniczeniem zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej.

Od 1 stycznia 2018 r. zmienia się system refundacji ulg ustawowych z tytułu utraty przychodów, spowodowanej stosowaniem uprawnień pasażerów do ulg określonych ustawami.

Rekompensata z tytułu utracenia przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych jest co do zasady pokrywana z budżetu państwa. Aktualnie, rekompensatę może otrzymywać przewoźnik drogowy, świadczący legalnie (na podstawie otrzymanego zezwolenia) regularne usługi przewozowe – po spełnieniu określonych warunków formalnych i podpisaniu umowy z urzędem marszałkowskim.

Od 1 stycznia 2018 r. przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie będzie wymagać uzyskania zezwolenia. Drogowy przewóz osób, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej, przedsiębiorca będzie mógł wykonywać już po zgłoszeniu o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora (jednostki samorządu terytorialnego) – właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów – i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Transport drogowy osób w Polsce ulegnie więc liberalizacji.

Przewoźnik, świadczący usługi na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, nie będzie mógł uzyskiwać rekompensaty udzielanych ulg ustawowych.

W nowych uregulowaniach prawnych rekompensatę otrzymywać będzie nie przewoźnik, ale organizator, który następnie wypłaci ją operatorowi publicznego transportu zbiorowego, czyli podmiotowi, który na jego zlecenie, zgodnie z umową zawartą w trybie przewidzianym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, świadczyć będzie usługi przewozowe. Przewozy te muszą być ogólnodostępne (otwarte dla mieszkańców).

Wprowadzana zmiana warunków otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, jest znacząca. Aby dotychczasowy przewoźnik otrzymał taką rekompensatę, musi stać się operatorem – mieć podpisaną umowę na realizację przewozów z organizatorem. Z kolei umowa taka może obejmować tylko linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, które są zamieszczone w planie transportowym, w tym w jego załączniku graficznym.

Zmiana w sposobie przyznawania rekompensaty spowoduje znaczące zmiany w funkcjonowaniu transportu publicznego. Dla obsługiwanych przez przewoźników linii komunikacyjnych ze znacznym udziałem pasażerów posiadających prawo do ulg ustawowych, np. linii, z których korzysta młodzież dojeżdżająca do szkół, udział rekompensaty z tytułu utraconych przychodów jest istotny. Aktualnie, w skali kraju udział ten stanowi – w zależności od regionu – od około jednej trzeciej do jednej czwartej całości przychodów przewoźników świadczących usługi na liniach komunikacji zwykłej.

W przewozach, które stanowią dedykowane gminne dowozy dzieci do szkół, ogólnodostępne tylko w celu pozyskania rekompensaty, jej udział w przychodach sięga 49%, wynikając z wymiaru ulgi przysługującej przy zakupie biletów miesięcznych uczniom do ukończenia gimnazjum lub szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej (publicznej) – nie dłużej niż

do ukończenia 24. roku życia. W uproszczeniu można więc stwierdzić, że w tych przewozach budżet państwa w połowie pokrywa ich koszt.

Wg danych przewoźników, przeciętnie w skali kraju linie lokalne obsługiwane dostosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych nowoczesnym taborem niskopodłogowym lub niskowejściowym, o znacznie niższej od przeciętnej w branży średniej wieku taboru, wykazują już w obecnych uwarunkowaniach deficytowość.

Nieznaczna rentowność (co najwyżej kilkuprocentową) wykazują natomiast linie lokalne obsługiwane autobusami zdecydowanie mniej komfortowymi – przeważnie wyeksploatowanymi już autosanami H9-21 – lub kilkudziesięcioletnimi autobusami importowanymi z Europy Zachodniej.

W lepszej sytuacji są też przewoźnicy eksploatujący mniej kosztowne w utrzymaniu „busy” – pojazdy o mniejszej pojemności pasażerskiej i niższym komforcie podróży, wynikającym z samej konstrukcji pojazdu – zaadoptowanego przez producenta do przewozu osób samochodu dostawczego lub ciężarowego.

Hipotetyczny brak refundacji ulg ustawowych spowodowałby sytuację, w której w skali kraju większość linii lokalnych charakteryzowałaby się znaczącym deficytem (szacowanym na około 30% kosztów świadczonych usług).

Organizator powiatowych lub wojewódzkich przewozów pasażerskich może odpowiednio zareagować, włączając takie linie do sieci, na której planuje zorganizowanie przewozów, czyli umieścić je w planie transportowym i w załączniku graficznym do planu. Wówczas, po 1 stycznia 2018 r., wybrany przez niego operator będzie mógł wystąpić o rekompensatę. Możliwości takiej nie będzie miał organizator komunikacji miejskiej.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim – w wymiarze nie mniejszym niż o dalsze 15% w okresie planistycznym w stosunku do stanu obecnego.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje

się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji zbiorowej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%²⁴. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

3.3. Prognoza podaży

Na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego realizowane są przewozy regularne na liniach autobusowych o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym.

Najwięcej linii funkcjonuje w ramach sieci komunikacyjnej Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o. Linie te obejmują obszar wszystkich wymienionych powiatów, a pojedyncze z nich obsługują również połączenia z sąsiednimi miastami i powiatami (Gdańsk, Malbork, Dzierżoń, Orneto, a także Warszawa, czy Poznań).

Ze względu na specyfikę powiatu elbląskiego, będącego powiatem ziemskim otaczającym miasto Elbląg (miasto na prawach powiatu), większość podróży na tym obszarze odbywa się połączeniami o charakterze ponadpowiatowym (wojewódzkim).

W tabelach 18 i 19 przedstawiono wykaz linii komunikacyjnych funkcjonujących na terenie powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, będących przewozami powiatowymi lub gminnymi. Istotna dla mieszkańców sieć połączeń obejmuje także linie łączące obszar powiatu elbląskiego z Elblągiem. W dotychczasowym stanie prawnym zezwolenia na wykonywanie przewozów na tych liniach wydaje Prezydent Miasta Elbląga. Od 2018 r. linie te stanowić będą jednak formalnie wojewódzkie przewozy pasażerskie – przedstawiono je w tabeli 20.

²⁴ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

Tab. 18. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostów Elbląskiego, Braniewskiego lub Nowodworskiego – stan na 31 lipca 2016 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów	
			w dni powszednie nauki szk.	w soboty, niedziele i święta
Starosta Elbląski				
37124	Gronowo Górne – Janów – Komorowo Żuławskie – Wężyna – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko	NOIR	8	-
34063	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Śliwica – Oleśnica – Krasin – Nowiny – Pasłęk (>)	PKS Elbląg	1	-
34064	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica Mała – Marwica Wielka – Wysoka – Rychliki	PKS Elbląg	2	-
34069	Pasłęk – Sakówko – Nowiny – Krasin – Oleśnica – Śliwica	PKS Elbląg	7	-
34088	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sąpy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola (>)	PKS Elbląg	1	-
34089	Pasłęk – Jelonki – Marwica – Marwica Wielka – Rychliki – Wysoka – Powodowo – Stare Dolno – Święty Gaj <i>(kursuje tylko w piątki)</i>	PKS Elbląg	2	-
34103	Pasłęk – Majki – Zielonka Pasłęcka – Marzewo – Dargowo – Drulity – Buczyniec – Lepno	PKS Elbląg	2	-
34160	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo	PKS Elbląg	2	-
34161	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sąpy – Kobyliny – Młynary	PKS Elbląg	2	-
34169	Pasłęk – Rzędy – Strzelnica – Rogajny – Surowe – Sałkowice – Surowe – Kwitajny – Surowe – Nowy Cieszyn – Grądówko – Grądko – Gruzajny – Grądówko – Nowy Cieszyn – Surowe – Kwitajny	PKS Elbląg	8	-
34170	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyń – Bielica – Burdajny – Osiek – Burdajny – Godkowo	PKS Elbląg	4	-
Starosta Braniewski				
34006	Braniewo – Nowa Pasłęka <i>(kursuje tylko w dni wolne od nauki szkolnej)</i>	PKS Elbląg	0	-
34040	Braniewo – Ułowo – Klejnowko – Nowa Pasłęka – Klejnowko – Klejnowo – Różaniec – Klejnowo – Ułowo – Braniewo (>)	PKS Elbląg	4	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów	
			w dni powszednie nauki szk.	w soboty, niedziele i święta
34041	Braniewo – Rogity – Braniewo (>)	PKS Elbląg	4	-
34045	Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Gronowo – Kalinówek – Pęciszewo – Grzechotki – Żelazna Góra – Krzewno – Gronówko – Lipowina – Grodzie – Zakrzewiec – Maciejewo – Świętochowo – Bobrowiec – Braniewo	PKS Elbląg	2	-
34046	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Gronówko – Krzewno – Żelazna Góra – Grzędowo – Lutkowo – Siekiera – Wyszkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Piele – Grabowiec – Głębock Kolonia – Grabowiec – Głębock – Grabowiec – Sówki – Lelkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Wilknicki Młyn – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno (>)	PKS Elbląg	1	-
34050	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Wola Lipowska – Białczyn – Piotrowiec – Wyszkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Piele – Grabowiec – Głębock Kolonia – Grabowiec – Głębock – Grabowiec – Sówki – Lelkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Wilknicki Młyn – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno (<)	PKS Elbląg	1	-
34051	Braniewo – Szyleny – Chłopki – Brzeszczyny – Marcinkowo – Lubnowo – Demity – Tolkowiec – Jarzębiec – Tolkowiec Kolonia – Wysoka Braniewska – Pakosze – Kajnity – Żugienie – Pieniężno	PKS Elbląg	3	-
34054	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Wola Lipowska – Białczyn – Piotrowiec – Wyszkowo – Piotrowiec – Sawity – Pieniężno – Łajsy – Pajtuny – Wilknicki Młyn – Wilknity – Słup – Dębowiec – Lelkowo – Sówki – Grabowiec – Głębock – Grabowiec – Głębock Kolonia – Grabowiec – Piele – Zagaje – Bieńkowo	PKS Elbląg	3	-
34059	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Gronówko – Krzewno – Żelazna Góra – Grzędowo – Lutkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Bieńkowo – Siekiera – Krzekoty – Miłaki – Lelkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Wilknicki Młyn – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno (<)	PKS Elbląg	1	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów	
			w dni powszednie nauki szk.	w soboty, niedziele i święta
34074	Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Gronowo – Kalinówek – Podleśne – Kalinówek – Pęciszewo – Kalinówek – Gronowo – Rodowo – Zgoda – Rodowo – Młoteczno – Braniewo – Szyleny – Bemowizna – Szyleny – Chłopki – Brzeszczyny – Chłopki – Szyleny – Braniewo	PKS Elbląg	1	-
34082	Braniewo – Szyleny – Bemowizna – Szalnia – Czoznowo – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Długobór – Łozy – Stygajny – Bardyny – Sopoty – Wilczęta – Sopoty – Bardyny – Stygajny – Długobór – Pakosze – Brzostki – Kierpajny Wielkie – Bornity – Wojnity – Glebiska (>)	PKS Elbląg	1	-
34083	Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Zgoda – Rodowo – Młoteczno – Braniewo	PKS Elbląg	2	-
34091	Braniewo – Rusy – Braniewo – Prętki – Stępień – Cieleńnik – Garbina – Cieleńnik – Stępień – Prętki – Braniewo – Rusy – Braniewo	PKS Elbląg	7	-
34096	Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Zgoda – Rodowo – Gronowo – Kalinówek – Podleśne – Kalinówek – Pęciszewo – Kalinówek – Gronowo – Rodowo – Zgoda – Rodowo – Młoteczno – Braniewo – Pęciszewo – Kalinówek – Podleśne – Stare Banowo – Gronówko – Lipowina – Grodzie – Zakrzewiec – Maciejewo – Świętochowo – Bobrowiec – Braniewo (>)	PKS Elbląg	5	-
34099	Braniewo – Szyleny – Bemowizna – Szyleny – Chłopki – Brzeszczyny – Marcinkowo – Brzeszczyny – Szyleny – Chłopki – Szyleny – Bemowizna – Szyleny – Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Wola Lipowska – Białczyn – Piotrowiec – Sawity – Pieniężno (>)	PKS Elbląg	1	-
34100	Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Gronowo – Kalinówek – Podleśne – Kalinówek – Gronowo – Rodowo – Zgoda – Rodowo – Młoteczno – Braniewo (>)	PKS Elbląg	1	-
34101	Braniewo – Glinka – Biedkowo Kolonia – Drownowo – Biedkowo – Bogdany – Krze – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo	PKS Elbląg	10	-
34107	Braniewo – Glinka – Braniewo	PKS Elbląg	2	-
34116	Braniewo – Prętki – Stępień – Garbina – Frombork	PKS Elbląg	2	-
34126	Braniewo – Prętki – Stępień – Garbina (<)	PKS Elbląg	1	-