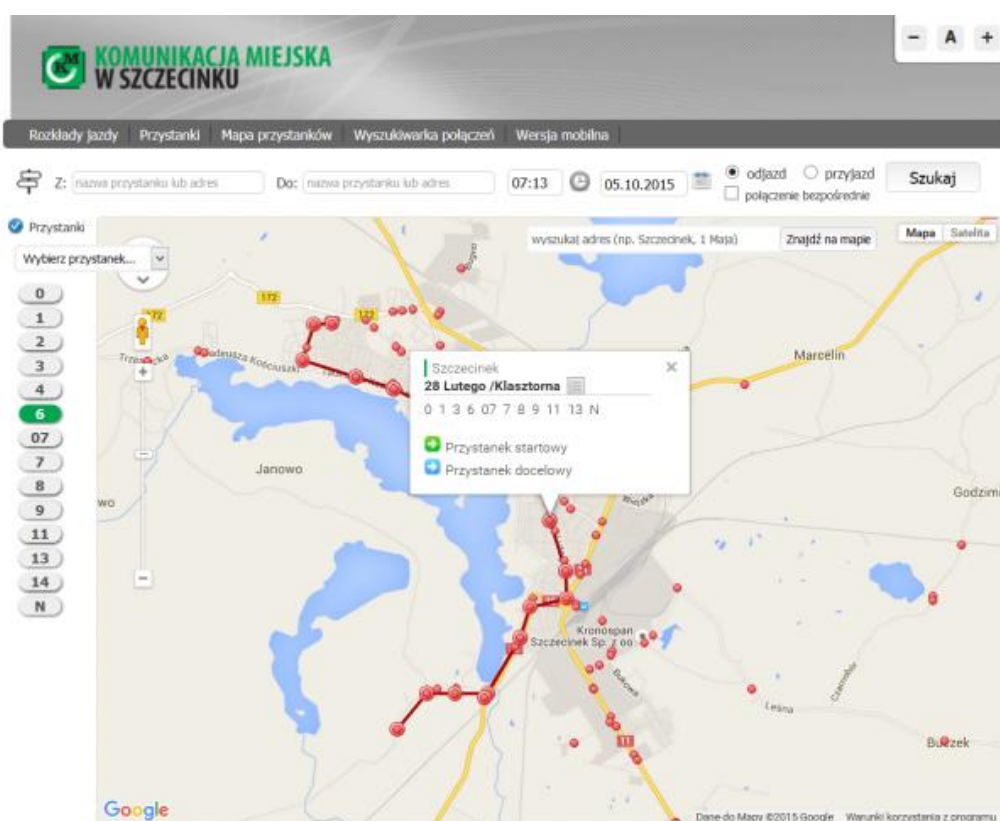


z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej i być wyposażona także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny się znajdować samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie.

Informacje zamieszczone zarówno na stronach internetowych, jak i w infokioskach, muszą docelowo obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego na danym obszarze.

W miarę rozwoju systemów informatycznych i wyposażenia pojazdów, przewiduje się systematyczne uruchamianie informacji dla pasażerów opartej o nadajniki gps zamontowane w pojazdach.

Na rysunku 24 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskiej – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla KM Szczecinek.



Rys. 24. Przykład systemu informacji pasażerskiej – mapa zintegrowana z wyszukiwarką połączeń

Źródło: <http://www.km.szczecinek.pl/>, dostęp: 30.08.2016 r.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązonym z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego

transportu zbiorowego (gminnego, miejskiego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat elbląski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatów.

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój obszarów, a ze względu na jego negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, stanowi też znaczącą uciążliwość życia dla mieszkańców. Utrzymanie wysokiego udziału transportu zbiorowego w liczbie podróży zmotoryzowanych wpływa na ograniczenie zanieczyszczeń emitowanych do środowiska przez ruch pojazdów, co jest szczególnie ważne w obszarach chronionych zasobów przyrody na obszarze powiatu elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego.

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 10 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Oznacza, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych.

Komunikacja zbiorowa istotnie zmniejsza ruch drogowy do miejsc pracy, szkół, czy też do centrum powiatu, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w powiecie. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

Powiat elbląski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców powiatu, czego efektem powinny być wzrosty średnich napełnień w pojazdach. Dostępność transportu indywidualnego jest powszechna i uzależniona jedynie od dostępności miejsc parkingowych w pobliżu źródeł i celów podróży.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa warmińsko-mazurskiego i pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie elbląskim, braniewskim i nowodworskim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.7., 2.8. i 2.9. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.11. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.4. i 2.5. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.10. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań zmierzających do zatrzymania obecnego trendu spadku udziału podróży realizowanych transportem zbiorowym, a następnie działań promujących jego rozwój. Istotnym kierunkiem rozwoju komunikacji zbiorowej w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak: zbyt niska dostępność komunikacyjna, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;

- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego obszaru, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać

modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.

3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. Polityka realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 3 lata prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze planu – wraz z więzłą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 5 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.
9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny narażony jest na wiele zagrożeń. Należy je przewidywać, aby móc jak najskuteczniej je powstrzymać, a także – przeciwdziałać ich skutkom.

Do najważniejszych ryzyk, związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym, można zaliczyć ryzyka:

- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych spowodowanego niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostatecznego zaangażowania samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematycznego ograniczania zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

Aby przeciwdziałać występującym różnym rodzajom ryzyka, należy wdrożyć w życie sprawny system monitorowania zmian – wówczas z odpowiednim wyprzedzeniem można wprowadzić działania korygujące i zapobiegawcze. System monitorowania powinien objąć takie aspekty funkcjonowania transportu zbiorowego w powiecie, aby skutecznie wprowadzić zmiany przewidziane niniejszym planem.

Zgodnie z postanowieniami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy powinien być poddawany okresowej weryfikacji, a następnie – aktualizacji.

Aktualizacja planu może być podjęta przez powiat elbląski w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów planu transportowego dla powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego i na podstawie wyników

tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 29 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

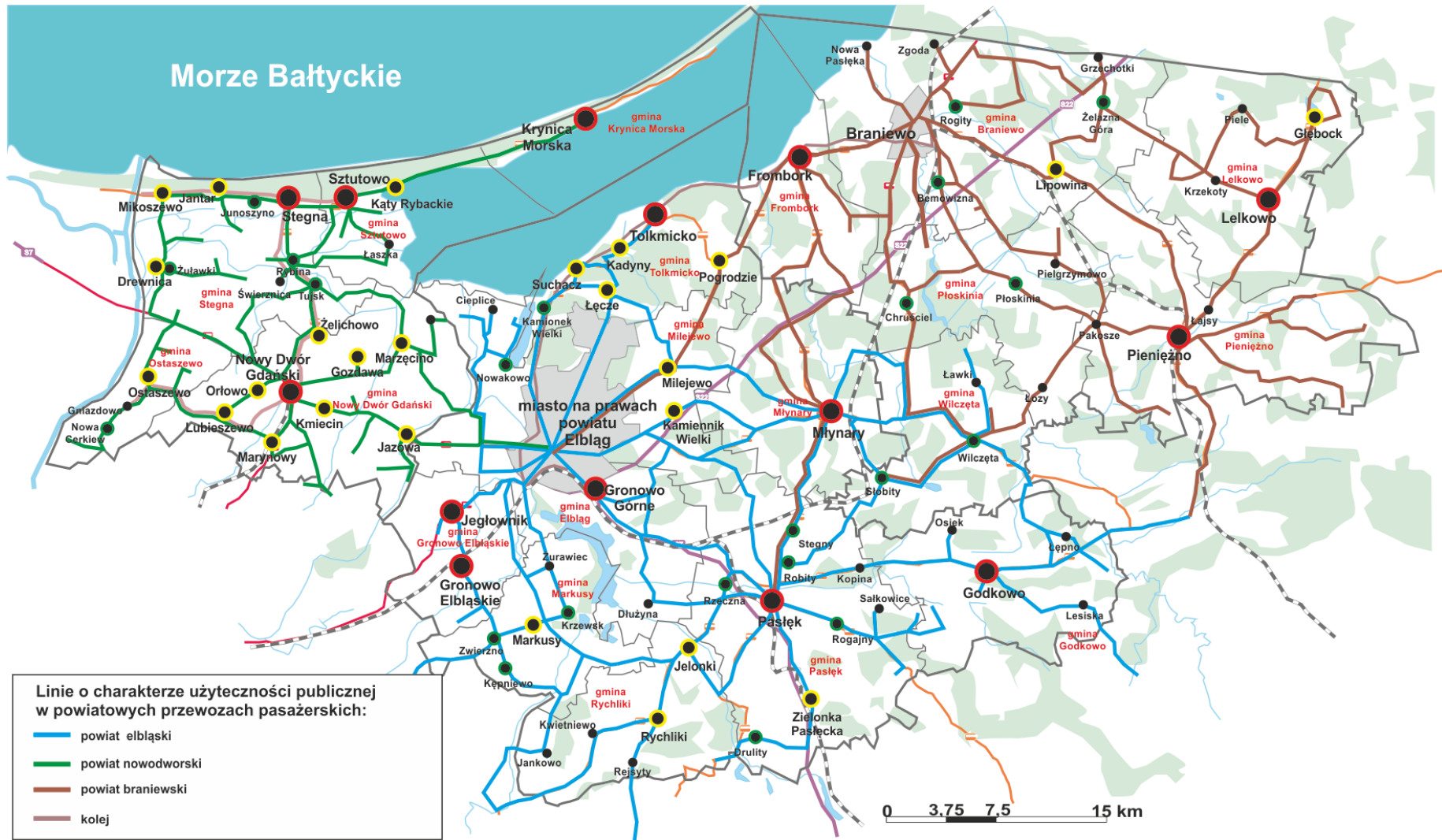
Tab. 29. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie elbląskim, braniewskim i nowodworskim ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
<p>Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
<p>Efektywność ekonomiczna transportu osób</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat elbląski ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych ▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none"> ▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik nr 1. Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach użyteczności publicznej w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim



Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	24
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – stan na 31 grudnia 2015 r.	31
Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.	34
Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego w latach 2009-2014 – dane GUS	51
Tab. 5. Struktura ludności powiatów objętych planem w latach 2010-2015	57
Tab. 6. Prognozowana struktura ludności zamieszkującej powiat braniewski	59
Tab. 7. Prognozowana struktura ludności zamieszkującej powiat elbląski	59
Tab. 8. Prognozowana struktura ludności zamieszkującej powiat nowodworski	60
Tab. 9. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie braniewskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2014/2015	62
Tab. 10. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie elbląskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2014/2015	63
Tab. 11. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie nowodworskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2014/2015	64
Tab. 12. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – stan na 31 sierpnia 2015 r.	66
Tab. 13. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – stan na 31 grudnia 2015 r.	67
Tab. 14. Struktura podmiotów gospodarczych w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2015 r.	68
Tab. 15. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – stan na 31 grudnia 2015 r.	70
Tab. 16. Obszary ochrony Natura 2000 w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim	71
Tab. 17. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r.	94
Tab. 18. Połączenia ponadgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostów Elbląskiego, Braniewskiego lub Nowodworskiego – stan na 31 lipca 2016 r.	98

Tab. 19. Połączenia wewnętrzne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów lub wójtów gmin powiatów elbląskiego, braniewskiego lub nowodworskiego – stan na 31 lipca 2016 r.....	102
Tab. 20. Linie komunikacyjne w powiecie elbląskim na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Elbląga – stan na 31 lipca 2016 r.	109
Tab. 21. Linie komunikacyjne w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim na które zezwolenia wydali Marszałkowie Województw Warmińsko-Mazurskiego i Pomorskiego – stan na 31 lipca 2016 r.	113
Tab. 22. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w rejonie powiatu elbląskiego i miasta Elbląg	129
Tab. 23. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w rejonie powiatu braniewskiego.....	131
Tab. 24. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w rejonie powiatu nowodworskiego	132
Tab. 25. Proponowane linie powiatowych połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim	133
Tab. 26. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiatach elbląskim, braniewskim, nowodworskim i mieście Elblągu oraz innych – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień.....	135
Tab. 27. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem	138
Tab. 28. Požadany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.....	156
Tab. 29. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego	168

Spis rysunków

Rys. 1. Podział administracyjny województwa warmińsko-mazurskiego.....	26
Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego	27
Rys. 3. Miejskie Obszary Funkcjonalne w województwie warmińsko-mazurskim.....	28
Rys. 4. Hierarchia sieci osadniczej w województwie warmińsko-mazurskim	28
Rys. 5. Delimitacja obszaru aglomeracji Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego	29
Rys. 6. Miejsce powiatów elbląskiego i braniewskiego w strukturze przestrzennej województwa warmińsko-mazurskiego	30
Rys. 7. Miejsce powiatu nowodworskiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego	30
Rys. 8. Największe miejscowości powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego	33
Rys. 9. Główny układ komunikacyjny w województwie warmińsko-mazurskim.....	47
Rys. 10. Główny układ komunikacyjny w województwie pomorskim.....	48
Rys. 11. Struktura wiekowa mieszkańców powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego – stan na 31 grudnia 2015 r.	58
Rys. 12. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego w 2025 r.	61
Rys. 13. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem	73
Rys. 14. Korytarze transportowe w transporcie autobusowym w województwie warmińsko-mazurskim	77
Rys. 15. Korytarze transportowe w transporcie kolejowym w województwie warmińsko-mazurskim	78
Rys. 16. Wieżba podróży wewnętrznych województwa pomorskiego	78
Rys. 17. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.	81
Rys. 18. Sieć użyteczności publicznej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego – linie kolejowe	84
Rys. 19. Sieć użyteczności publicznej na terenie województwa warmińsko-mazurskiego – linie autobusowe	85
Rys. 20. Mapy linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1 i 2.....	87

Rys. 21. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.....	88
Rys. 22. Projektowana sieć połączeń w powiatowych przewozach pasażerskich w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim	134
Rys. 23. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim	151
Rys. 24. Przykład systemu informacji pasażerskiej – mapa zintegrowana z wyszukiwarką połączeń.....	161