

**Aktualizacja Planu
zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu
zbiorowego dla Powiatów
Elbląskiego, Braniewskiego
i Nowodworskiego,
w powiązaniu z Miastem Elbląg
na prawach Powiatu**

Spis treści

Użyte w opracowaniu skróty i określenia	4	4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	40
1. Wstęp	5	4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	40
1.1. Cele Planu Transportowego	5	4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	56
1.2. Podstawy prawne	5	5. Źródła i formy i finansowania usług przewozowych.....	63
1.3. Metodologia tworzenia i zakres Planu transportowego.....	6	6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	64
1.4. Konsultacje społeczne.....	7	7. Zasady organizacji rynku przewozów	65
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	8	7.1. Określenie trybu wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego	65
2.1. Gminy objęte zakresem Planu transportowego.....	8	7.2. Podmioty rynku i zasady jego realizacji ...	66
2.2. Projekty związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego	16	7.3. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego	69
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne	18	8. Pożądany standard usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej	70
2.4. Motoryzacja	20	8.1. Informacje ogólne	70
2.5. Czynniki demograficzne	21	8.2. Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	71
2.5.1. Struktura funkcjonalna ludności	21	8.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	72
2.5.2. Prognozy liczby ludności.....	23	8.4. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego....	73
2.6. Czynniki społeczno-gospodarcze	24	8.5. Pożądany standard infrastruktury przystankowej.....	74
2.7. Dostęp do infrastruktury transportowej	25	9. Przewidywany sposób organizowania Systemu Informacji Pasażerskiej	77
2.7.1. Sieć drogowa	25	10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.....	79
2.7.2. Sieć kolejowa	27	11. Weryfikacja i aktualizacja Planu transportowego	80
2.8. Źródła ruchu	29	Spis wykresów	81
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych ...	32	Spis rysunków	81
3.1. Wielkość popytu	32	Spis tabel	81
3.2. Prognoza popytu	36		
3.3. Prognoza podaży.....	38		

Autorami niniejszej aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów Elbląskiego, Braniewskiego i Nowodworskiego, w powiązaniu z Miastem Elbląg na prawach Powiatu” są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.

www.refunda.pl



Refunda[®]
PROFESJONALNE USŁUGI DORADCZE

Użyte w opracowaniu skróty i określenia

EOF – Elbląski Obszar Funkcjonalny.

JST – Jednostka Samorządu Terytorialnego.

GUS – Główny Urząd Statystyczny.

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

K&R - parking „kiss and ride” (z ang. pocałuj i jedź). Są to wyznaczone miejsca, służące do krótkiego postoju (ok. 1-2 min), które mają ułatwić szybką przesiadkę pasażera pojazdu na inny rodzaj transportu lub obiektu.

Powiaty - Powiat Elbląski, Powiat Nowodworski, Powiat Braniewski oraz Miasto Elbląg.

Organizator – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Operator – 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.

PKD – Polska Klasyfikacja Działalności.

PolRegio – pasażerski przewoźnik kolejowy Przewozy Regionalne sp. z o.o.

PKP Intercity – PKP Intercity polski przewoźnik kolejowy należący do grupy PKP.

P&R - parking „park and ride” (z ang. parkuj i jedź). Parking zlokalizowany w pobliżu przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.

Plan – Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów Elbląskiego, Braniewskiego i Nowodworskiego, w powiązaniu z Miastem Elbląg na prawach Powiatu.

PTZ – publiczny transport zbiorowy.

Rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego – Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2011 nr 117 poz. 684).

Wiek przedprodukcyjny – wiek, w którym ludność nie osiągnęła jeszcze zdolności do pracy, tj. grupa wieku 0 - 17 lat.

Wiek produkcyjny – wiek zdolności do pracy, tj. dla mężczyzn grupa wieku 18-64 lat, dla kobiet – 18-59 lat.

Wiek poprodukcyjny – wiek, w którym osoby zazwyczaj kończą pracę zawodową, tj. dla mężczyzn - 65 lat i więcej, dla kobiet - 60 lat i więcej.

Wozokilometr – stosowana zwyczajowo w transporcie kołowym jednostka miary długości drogi wykonanej przez środki transportu (wozy) w określonym czasie.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 z późn. zm.).

ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne.

1. Wstęp

1.1. Cele

Planu

Transportowego

Celem Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów Elbląskiego, Braniewskiego i Nowodworskiego – w powiązaniu z Miastem Elbląg jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym Planie transportowym, przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz

nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie przede wszystkim potrzeby osób

o ograniczonej mobilności (zarówno osób niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2. Podstawy prawne

Zakres Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy 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.

Według Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym podmiot odpowiedzialny za opracowanie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do jego aktualizacji w celu uwzględnienia wymagań, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 8 oraz ust. 1a i 2a-2c Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

1.3. Metodologia tworzenia i zakres Planu transportowego

Zakres Planu transportowego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy 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.

Zakres Planu transportowego obszarowo obejmuje tereny jednostek samorządu terytorialnego, powiatów: Elbląskiego, Braniewskiego i Nowodworskiego – w powiązaniu z Miastem Elbląg.

Na podstawie Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Plan transportowy obejmuje:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 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;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania środowiskowe usług przewozowych;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego.

Zasadniczymi częściami dokumentu jest:

- diagnoza stanu obecnego;
- prognoza parametrów publicznego transportu zbiorowego;
- plan, czyli określenie kierunku i działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia poziomu określonego w wizji.

Przy opracowywaniu niniejszego Planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji jednostek samorządu terytorialnego i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również informacje branżowe pochodzące ze stron internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego jako akt prawa miejscowego, zgodnie z zapisami art. 10 ust. 1 i 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku, w dniach od 8 sierpnia 2023 roku do 28 sierpnia 2023 roku został poddany konsultacjom społecznym. Konsultacje społeczne zostały ogłoszone w dn. 7 sierpnia 2023 r.

Celem konsultacji społecznych było poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach Planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i rozwiązań preferowanych.

W ramach organizowanych konsultacji, każdy z mieszkańców i zainteresowane podmioty mogły składać swoje uwagi lub propozycje zmian do tego dokumentu. Uwagi w ramach konsultacji społecznych przyjmowane były wyłącznie na piśmie. W tym celu przygotowano wzór formularza dostępny na stronie internetowej oraz w siedzibie Starostwa Powiatowego.

Wypełnione i podpisane formularze konsultacyjne można było przekazać:

- drogą elektroniczną (skan) na adres e-mailowy: sekretariat@powiat.elblag.pl wpisując w tytule wiadomości „Konsultacje społeczne: aktualizacja PT”;
- drogą korespondencyjną na adres: Starostwo Powiatowe, ul. Saperów 14a, 82-300 Elbląg;
- bezpośrednio w sekretariacie Starostwa Powiatowego, ul. Saperów 14a, 82-300 Elbląg (I piętro) w godzinach pracy Starostwa;

w nieprzekraczalnym terminie do dnia 28 sierpnia 2023 r.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Gminy objęte zakresem Planu transportowego

Tolkmicko

Tolkmicko jest gminą położoną w północnej części Powiatu Elbląskiego. Od wschodu graniczy z gminą Frombork (powiat braniewski), od południa z gminami Elbląg, Milejewo i Młynary (Powiat Elbląski) i Miastem Elblągiem, stanowiącym powiat miejski. Od północy, gdzie granica przebiega przez Zalew Wiślany, gmina Tolkmicko graniczy z gminami położonymi w powiecie nowodworskim w województwie pomorskim: Krynica Morska, Sztutowo, Nowy Dwór Gdański.

Wg stanu na 2021 r. gminę zamieszkiwało 6 tys. mieszkańców, a jej powierzchnia wynosiła 208 km². W jej skład wchodzi 10 sołectw: Brzezina, Chojnowo, Kadyny, Kamionek Wielki, Łęcze, Nowinka, Pagórki, Pogrodzie, Przybyłowo i Suchacz. Największą miejscowością jest Tolkmicko, a najmniejszą – Nowinka. Ośrodkiem gminnym jest miasto Tolkmicko, którego mieszkańcy stanowią ponad 41% mieszkańców gminy.

Miasto w całości, a gmina Tolkmicko w zdecydowanej większości położone są na terenie Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej. Południowo-wschodni rejon gminy z miejscowościami Pogrodzie i Przybyłowo leżą na Obszarze Chronionego Krajobrazu Wysoczyzny Elbląskiej – Wschód.

Zarówno miasto, jak i gmina Tolkmicko znajdują się pod szczególnym wpływem Elbląga. Zaznacza się on we wszystkich dziedzinach, wielu mieszkańców gminy, w Elblągu znajduje zatrudnienie, korzysta ze szkół, specjalistycznej opieki zdrowotnej czy innych wyspecjalizowanych usług. Dla mieszkańców Elbląga tereny gminy to miejsce wypoczynku, a także obszar suburbanizacji wywoływanej bliskim sąsiedztwem Miasta Elbląga i atrakcyjnych krajobrazowo terenów Wysoczyzny Elbląskiej.

W granicach gminy znajdują się morskie wody wewnętrzne, które stanowią prawie 55% obszaru gminy.

Wiodącą funkcją gospodarki gminy jest rolnictwo, w znacznej mierze rodzinne, leśnictwo i rybołówstwo bazujące na porcie w Tolkmicku oraz przystaniach w Suchaczu i Kamienicy Elbląskiej.

Funkcją wyraźnie rozwijającą się jest turystyka i rekreacja wynikająca z atrakcyjnego usytuowania gminy na terenach nad zalewowych oraz posiadania dużych kompleksów leśnych o szczególnych walorach klimatycznych i widokowych jakim jest Park Krajobrazowy Wysoczyzna Elbląska.

Gmina Elbląg

Gmina Elbląg obejmuje tereny wiejskie otaczające miasto Elbląg. Według stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. gmina zajmowała powierzchnię 192 km² i liczyła 7,6 tys. mieszkańców.

Gmina Elbląg leży na pograniczu dwóch mezoregionów – Żuław oraz Wysoczyzny Elbląskiej, w sąsiedztwie jeziora Drużno. Najniższy punkt depresyjny (1,8 m p.p.m.) znajduje się w Raczkach Elbląskich, a najwyższy punkt wzniesienia (14,6 m n.p.m.) leży w Grabinach-Zameczku.

Zachodnia granica gminy stanowi część granicy pomiędzy województwem warmińsko-

mazurskim, a pomorskim.

Jednostkami pomocniczymi gminy są sołectwa oraz osiedla. Według stanu na dzień 10 listopada 2020 r. gmina posiadała 36 jednostek pomocniczych: Adamowo, Adamowo Osiedle, Bielnik Pierwszy, Bielnik Drugi, Batorowo, Bogaczewo, Cieplice, Czechowo, Dłużyna-Klepa, Družno, Gronowo Górne – Nowe - Pole, Gronowo Górne Osiedle, Helenowo, Janowo, Janów, Kazimierzowo, Kępa Rybacka, Kępiny Wielkie, Komorowo Żuławskie, Lisów, Myślęcín – Pasieki, Nowakowo, Nowe Batorowo, Nowina, Nowotki, Nowy Dwór, Pilona, Nowa Pilona, Przezmark, Przezmark Osiedle, Raczki Elbląskie, Sierpin, Tropy Elbląskie, Weklice, Wężina, Władysławowo.

Korzystne położenie w obszarze Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej i jego otuliny sprzyja rozwojowi oferty turystycznej i krajoznawczej.

Milejewo

Milejewo jest gminą położoną we wschodniej części Powiatu Elbląskiego. Od zachodu gmina graniczy z Miastem Elbląg, przez co znajduje się w strefie bezpośredniego oddziaływania tej aglomeracji miejskiej. Od północy gmina graniczy z gminą Tolkmicko, od wschodu z gminą Młynary, a od południa z gminami Elbląg i Pasłęk. Według stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. gmina miała powierzchnię 96 km² i liczyła niespełna 3,3 tys. mieszkańców.

W skład gminy wchodzi 13 sołectw: Huta Żuławska, Jagodnik, Kamiennik Wielki, Majewo, Milejewo, Ogrodnik, Piastowo, Pomorska Wieś, Rychnowy, Stoboje, Wilkowo, Zajączkowo, Zalesie.

Rozwojowi różnych form ofert turystycznych sprzyja małe zaludnienie gminy oraz stosunkowo duża lesistość (prawie 27,5% powierzchni gminy stanowią lasy w 2021r.).

Młynary

Miejsko-wiejska gmina Młynary jest położona we wschodniej części Powiatu Elbląskiego, na skraju Wzniesienia Elbląskiego i Równiny Warmińskiej. Według stanu na dzień 31 grudnia 2021 r. gminę o powierzchni 158 km² zamieszkiwało 4,2 tys. osób. W jej skład wchodzi 19 sołectw: Błudowo, Karszewo, Kraskowo, Kurowo Braniewskie, Kwietnik, Mikołajki, Młynarska Wola, Młynary, Nowe Monasterzysko, Ojcowa Wola, Płonne, Rucianka, Sapy, Sokolnik, Stare Monasterzysko, Warszewo, Włóczyńska, Zastawno i Zaścianki.

W obszarze wiejskim dominującą funkcją jest rolnictwo (według stanu na 2016 r. użytki rolne stanowiły ponad 54% powierzchni gminy). Pozostałe funkcje to: eksploatacje surowców mineralnych (torf), leśnictwo i nieliczna agroturystyka.

Godkowo

Gmina Godkowo położona jest w południowo-wschodniej części Powiatu Elbląskiego. Od północy graniczy z powiatem braniewskim (gmina Wilczęta), od południa z powiatem ostródzkim (gmina Miłakowo oraz Morąg), a od zachodu z gminą Pasłęk.

Według stanu na 2021 r. gmina zajmowała 167 km², a zamieszkiwało ją 2 772 osób. Gęstość zaludnienia wynosiła zaledwie 17 osób/km².

Niemal cały obszar gminy obejmują Obszary Krajobrazu Chronionego rzeki Pasłęki wraz z rezerwatem „Bobry na rzece Pasłęce” oraz rzeki Wąskiej.

Gmina Godkowo jest gminą typowo rolniczą, mającą korzystne warunki do rozwoju rolnictwa, zwłaszcza rolnictwa ekologicznego.

W skład gminy Godkowo wchodzi 22 sołectwa: Bielica, Burdajny, Dąbkowo, Dobry, Godkowo, Grądko, Krykajny, Kwitajny Wlk., Lesiska, Łęпно, Miłosna, Olkowo, Osiek, Piskajny Plajny, Podągi, Stary Cieszyn, Skowrony, Stojpy, Swędkowo, Szymbory i Ząbrowiec.

Pasłęk

Gmina Pasłęk jest największą powierzchniowo gminą w Powiecie Elbląskim – według stanu na 2021 r. zajmowała 264 km². Zamieszkiwana była przez ponad 18,6 tys. osób, z czego 64% było mieszkańcami miasta Pasłęk. W jej skład, oprócz miasta Pasłęk, wchodzi aż 40 sołectw i są to: Anglity, Aniołowo, Bądy, Awajki, Bądy, Borzynowo, Brzeziny, Dargowo, Drulity, Gołąbki, Gulbity, Kawki, Kopina, Krasin, Kronin, Krosno, Kupin, Kwitajny, Leszczyna, Leżnica, Łukszty, Majki, Marianka, Marzewo, Nowa Wieś, Nowe Kusy, Nowy Cieszyn, Piniewo, Robity, Robity Wieś, Rogajny, Rogowo, Rydzówka, Rzeczna, Rzędy, Sałkowice, Sakówko, Stegny, Surowe, Zielona Pasłęka, Zielony Grad. Gmina położona jest w południowo-wschodniej części powiatu. Od północy gmina graniczy z gminami Milejewo i Młynary, od zachodu z gminami Elbląg i Rychliki, od południa z gminami Małdyty i Morąg (wchodzącymi w skład powiatu ostródzkiego), natomiast od wschodu z gminą Godkowo i gminą Wilczęta (powiat braniewski).

Gmina charakteryzuje się wyraźnym zróżnicowaniem w strukturze zagospodarowania przestrzennego, które wynika z jej położenia na styku trzech odmiennych jednostek fizyczno-geograficznych: Wysoczyzny Elbląskiej, Równiny Warmińskiej i Pojezierza Iławskiego.

Rychliki

Gmina Rychliki jest położona w południowej części powiatu w mikroregionie braniewsko-pasłęckim na pograniczu Żuław. Większość obszarów gminy leży na Pojezierzu Iławskim. Gminę według stanu na rok 2021 r. zamieszkiwało 3,6 tys. mieszkańców, a jej powierzchnia wynosiła 132 km². W jej skład wchodzi 15 sołectw: Dymnik, Jankowo, Jelonki, Krupin – Kiersity, Kwietniewo, Lepno-Buczyniec, Marwica, Mokajny, Powodowo, Protowo, Rejsyty, Rychliki, Śliwica, Święty Gaj i Wysoka. Ponad 71% obszaru gminy stanowią tereny rolne, a 22% to tereny leśne. Obszar Gminy Rychliki położony jest poza nadrzędnym układem komunikacyjnym kraju.

Markusy

Gminę Markusy, na terenie 110 km², według stanu na rok 2021 r. zamieszkiwało blisko 3,9 tys. osób. Gmina o charakterze typowo rolniczym jest położona w południowo-zachodniej części Powiatu Elbląskiego, na obszarze Żuław Elbląskich. Składa się z 18 sołectw: Balewo, Brudzędy-Stare Dolno, Dzierzgonka, Jezioro, Kępnowo, Krzewsk, Markusy, Nowe Dolno, Rachowo, Stalewo, Stankowo-Topolno, Węgle-Żukowo, Wiśniewo, Zwierzno, Zwierzeńskie Pole, Złotnica, Żółwiniec-Jurandowo i Żurawiec.

Znaczną część gminy zajmują rezerваты i obszary krajobrazu chronionego. Północno-wschodnią część gminy obejmuje rezerwat przyrody o szczególnym znaczeniu międzynarodowym – „Jezioro Drużno”, na którym żyje kilkaset gatunków ptaków i jest miejscem lęgowym ptactwa wodnego i błotnego.

Gronowo Elbląskie

Gmina Gronowo Elbląskie położona jest ok. 7 km od Elbląga, w południowo-zachodniej części Powiatu Elbląskiego. Według stanu na rok 2021 r. zajmowała powierzchnię 89 km² i była zamieszkiwana przez 4,8 tys. osób. Ponad 91% terenu gminy stanowiły użytki rolne.

Poprzez tereny gminy, położonej na styku Małych Żuław Malborskich i Żuław Elbląskich wiodą ważne szlaki komunikacji drogowej i kolejowej.

W skład gminy wchodzi 16 sołectw: Błotnica, Fiszewo, Gajewiec, Gronowo Elbląskie, Jasionna, Jegłownik, Karczowska Górna, Kopanka Druga, Kopanka Pierwsza, Mojkowo, Nogat, Oleśno, Rozgart, Szopy, Różany, Wikrowo. Największą miejscowością jest Gronowo Elbląskie.

m. Braniewo

Braniewo to miasto położone nad rzeką Pasłęk, w północnej części powiatu braniewskiego, na północno-zachodnim skraju Równiny Warmińskiej i Wybrzeża Staropruskiego. Miasto Braniewo graniczy tylko z gminą wiejską Braniewo.

Powierzchnia Braniewa, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., wynosiła 12 km², a zamieszkiwało je ok. 17,2 tys. mieszkańców, co stanowiło 40% mieszkańców całego powiatu braniewskiego. Na obszarze objętym planem Braniewo charakteryzowało się najwyższą gęstością zaludnienia, która wynosiła 1,4 tys. osób/km².

Dogodne usytuowanie Braniewa, przez które przebiega droga nr 54 do przejścia granicznego w Gronowie z Obwodem Królewieckim oraz bliskość Zalewu Wiślanego sprawiają, że miasto funkcjonuje jako ważny punkt na mapie turystycznej regionu. Dodatkowo rozwojowi turystyki sprzyja stosunkowo niski stopień uprzemysłowienia.

Miasto Braniewo, w którym skupiają się lokalne funkcje usługowo-administracyjne, jest siedzibą władz powiatowych, miejskich i gminy wiejskiej.

Braniewo

Gminę Braniewo o powierzchni 307 km² według stanu na 2021 r. zamieszkiwało ok. 5,4 tys. mieszkańców. Pod względem wielkości gmina Braniewo jest największą spośród gmin objętych planem. Gęstość zaludnienia wynosiła 20 osób/km².

W skład gminy Braniewo wchodzi 28 sołectw: Bemowizna, Bobrowiec, Brzeszczyny, Garbina, Gronowo, Gronówko, Grzechotki, Jarocin, Klejnowo, Krasnolipie, Krzewno, Lipownia, Mikołajewo, Nowa Pasłęka, Pęciszewo, Podgórze, Podleśne, Rodowo, Rogity, Rudłowo, Rusy, Stępień, Świętochowo, Szyleny, Wola Lipińska, Zakrzewiec, Zawierz, Żelazna Góra.

Gmina Braniewo położona jest w północnej części powiatu braniewskiego, u ujścia dwóch rzek: Pasłęki i częściowo Baudy. Od południowego - zachodu graniczy z gminą Frombork, od południa z gminami Płoskinia i Pieniężno, a od zachodu z gminą Lelkowo. Od północnego-zachodu, gdzie granica przebiega przez Zalew Wiślany, gmina Braniewo graniczy z gminą Krynica Morska (województwo pomorskie, powiat nowodworski). Północną granicę gminy wyznacza granica państwa z Obwodem Kaliningradzkim.

Frombork

Miejsko-wiejska gmina Frombork położona jest w północno-zachodniej części powiatu braniewskiego. Według stanu na 2021 r. gmina zajmowała obszar 124 km², a zamieszkiwało ją 3,2 tys. osób. Gęstość zaludnienia wynosiła 26 osób/km². Siedzibą gminy jest miasto Frombork. W jej skład wchodzi 11 sołectw: Baranówka, Biedkowo, Bogdany, Drewnowo, Jędrychowo, Krzywiec, Krzyżewo, Narusa, Nowe Sadłuki, Ronin – Nowiny i Wielkie Wierzno.

Gmina Frombork usytuowana nad Zalewem Wiślanym, na pograniczu Wysoczyzny Elbląskiej i Niziny Warmińskiej jest gminą o charakterze turystyczno-rolniczym. Cechuje ją atrakcyjne położenie, ale przede wszystkim bardzo bogata historia regionu i liczne zabytki.

Tereny wiejskie gminy okalają miasto Braniewo z trzech stron. Od północy, gdzie granica przebiega po wodach Zalewu Wiślanego, gmina Frombork graniczy z gminą Krynica Morska (województwo pomorskie, powiat nowodworski). Od zachodu gmina graniczy z gminą Tolkmicko, od południowego - zachodu z gminą Młynary (obie Powiat Elbląski), od południowego - wschodu z gminą Płoskinia, a od wschodu z gminą Braniewo.

W mieście Frombork znajduje się port, który jest ostatnim portem po stronie Unii

Europejskiej i we wschodniej stronie strefy Schengen. Odbywają się tu odprawy celne.

Lelkowo

Gmina Lelkowo położona jest we wschodniej części powiatu braniewskiego. Północną granicę gminy stanowi granica Polsko – Rosyjska z Obwodem Królewieckim. Od wschodu graniczy z powiatem bartoszyckim (gmina Górowo Iławeckie), od południa z gminą Pieniężno, a od zachodu z gminą Braniewo. Gmina, według stanu na 2021 r. zajmowała 198 km², a zamieszkiwało ją 2,4 tys. osób. Gęstość zaludnienia wynosiła zaledwie 12 osób/km².

W skład gminy Lelkowo wchodzi 15 sołectw: Bieńkowo, Dębowiec, Głębock, Grabowiec, Jachowo, Jarzeń, Krzekoty, Kwiatkowo, Lelkowo, Lutkowo, Sówki, Wilknity, Wołowo, Wy-szkowo i Zagaje. Największą miejscowością jest Lelkowo, a najmniejszą – Nałaby. Podstawą rozwoju gospodarczego i ekonomicznego gminy jest gospodarka rolna i powiązana z nią działalność produkcyjna pozarolnicza oraz usługi na rzecz ludności.

Płoskinia

Płoskinia zlokalizowana jest w centralnej części powiatu braniewskiego. Teren gminy leży w obrębie mezoregionu Wzniesienia Górowskiego i Równiny Warmińskiej. Od północy graniczy z gminą Braniewo, od wschodu z gminą Pieniężno, od południa z gminą Orneta (powiat lidzbarski) i gminą Wilczęta, od zachodu z gminą Młynary (Powiat Elbląski) i gminą Frombork. Według stanu na 2021r. obejmowała obszar 170 km² i zamieszkiwana była przez 2,4 tys. osób. Niski stopień urbanizacji powoduje, że gęstość zaludnienia obszaru gminy jest znacznie niższa niż średnia powiecie braniewskim i wynosiła 14 osób/km².

Głównym ośrodkiem administracyjnym i siedzibą władz samorządowych jest miejscowość Płoskinia. W skład gminy wchodzi 14 sołectw: Chruściel, Dąbrowa, Długobór, Jarzębiec, Lubnowo, Łozy, Pielgrzymowo, Pierzchały, Płoskinia, Podlechy, Robuzy, Strubno, Tolkowiec i Wysoka Braniewska.

Gmina posiada bardzo korzystne warunki naturalne do produkcji rolnej i rozwoju turystyki. Charakteryzuje się największym wskaźnikiem lesistości spośród gmin powiatu braniewskiego, który wynosił 32,2%.

Pieniężno

Gmina Pieniężno według stanu na 2021 r. obejmowała obszar 243 km² i zamieszkiwana była przez niecałe 5,6 tys. osób. Położona jest w południowo-wschodniej części powiatu braniewskiego, w pasie Wzniesień Górowskich oraz Równinie Orneckiej. W jej skład wchodzi 24 sołectwa: Białczyn, Bornity, Cieszęta, Glebiska, Jesionowa, Jezioro, Kajnity, Kierpajny Wielkie, Kowale, Lechowo, Łajsy, Łóżnik, Niedbalki, Pakosze, Piotrowiec, Pluty, Posady, Radziejewo, Różaniec, Sawity, Wojnity, Wopy, Wyrębiska i Żugienie. Największą miejscowością w gminie, pełniącą rolę ośrodka gminnego, jest miasto Pieniężno. Miasto Pieniężno jest centralnie położone w stosunku do całości gminy i do niego dostosowany jest układ komunikacyjny. Najmniejszą miejscowością są Kierpajny Małe.

Od strony północnej graniczy z gminą wiejską powiatu braniewskiego – Lelkowo. Od północnego-zachodu również z gminą wiejską powiatu braniewskiego – Płoskinia. Od północnego-wschodu z gminą miejsko-wiejską powiatu bartoszyckiego – Górowo Iławeckie.

Od południowego - wchodu z gminą wiejską Lidzbark Warmiński (gminą powiatu lidzbarskiego). Od południa z gminą miejsko-wiejską powiatu lidzbarskiego – Orneta.

Pieniężno jest gminą typowo rolniczą, atrakcyjną pod względem turystycznym, posiadającą przebogate walory kulturowe, poznawcze i historyczne.

Wilczęta

Gmina Wilczęta, według stanu na 2021r., obejmowała obszar 148 km², a zamieszkiwana była przez 2,6 tys. osób. Położona jest w południowej części powiatu braniewskiego. W jej skład wchodzi sołectwa: Bardyny, Dębień – Karwiny, Dębiny, Gładysze, Księżno, Ławki, Nowica, Słobity, Słobity – Stacja, Sopoty, Spędy, Stare Siedlisko i Wilczęta.

Gmina graniczy od północy z gminą Płoskinia (powiat braniewski), od wschodu z gminą Orneta (powiat lidzbarski), od południa z gminami Godkowo i Pasiek (Powiat Elbląski), od zachodu z gminą Młynary (Powiat Elbląski).

Pod względem geograficznym, gmina znajduje się w centralnej części podregionu Równina Warmińska nad rzeką Pasęką, stanowiącą wschodnią granicę gminy.

Krynica Morska

Krynica Morska jest nadmorskim kurortem położonym na Mierzei Wiślanej, w województwie pomorskim, w powiecie nowodworskim. Od północy miasto otoczone jest wodami Morza Bałtyckiego, a od południa wodami Zalewu Wiślanego. Powierzchnia Miasta, według stanu na 2021 r., wynosiła 118 km². Miasto zamieszkiwało 1,1 tys. osób. W skład Krynicy Morskiej wchodzi obręby ewidencyjne: Krynica Morska, Nowa Karczma i Przebrno.

Na terenie miasta znajdują się: port morski, cztery przystanie morskie oraz letnie kąpieliska.

Nowy Dwór Gdański

Gmina Nowy Dwór Gdański zlokalizowana jest w południowo-wschodniej części powiatu nowodworskiego, między ramionami dwóch rzek Wisły i Nogatu. Gmina Nowy Dwór Gdański graniczy od północy z gminami Stegna i Sztutowo, od wschodu z gminą Elbląg (Powiat Elbląski), od południa z gminą Nowy Staw (powiat malborski), a od zachodu z gminą Ostaszewo.

Według stanu 2021 r. gmina obejmowała obszar 213 km² i zamieszkiwana była przez 17 tys. osób. Gmina Nowy Dwór Gdański jest najgęściej zaludnioną gminą powiatu nowodworskiego – 80 osób/km². W skład gminy wchodzi 25 sołectw: Gozdawa, Jazowa, Kępiny Małe, Kępki, Kmieciny, Lubieszewo, Marynowy, Marzęcino, Myszewko, Orliniec, Orłowo, Powalina, Rakowiska, Rakowo, Różewo, Rychnowo Żuławskie, Solnica, Starocin, Stawiec, Stobna, Tuja, Wierciny, Żelichowo, Gozdawa Osada, Wężowiec Osada. Głównym ośrodkiem administracyjnym i siedzibą Starostwa Powiatowego, Urzędu Miejskiego oraz innych instytucji o randze powiatowej jest miasto Nowy Dwór Gdański.

Miasto Nowy Dwór Gdański ulokowane jest w pobliżu trasy E-7 Warszawa – Gdańsk. Od Gdańska dzieli je odległość 40 km, od Elbląga – 24 km, a od Malborka – 22 km.

Gmina Nowy Dwór Gdański ma charakter typowo rolniczy.

Turystyka Gminy Nowy Dwór Gdański bazuje na walorach przyrodniczych regionu, unikatowym położeniu depresyjnym oraz zabytkach. Nowy Dwór Gdański i okolice charakteryzują się dużą ilością rzek, kanałów oraz rowów melioracyjnych. Do największych szlaków wodnych zaliczyć można rzeki: Nogat, Tugę, Linawę, Szkarpawę oraz Kanał Panieński. Bogactwo akwenów stwarza bardzo dobre warunki do uprawiania wędkarstwa oraz turystyki wodnej oraz różnego rodzaju sportów wodnych. Na terenie miasta i gminy znajdują się również liczne zabytki świadczące o przeszłości tego regionu, o wartości zarówno historycznej, jak i kulturowej.

Ostaszewo

Gmina Ostaszewo położona jest ok. 30 km na południowy wschód od Gdańska, w południowo-zachodniej części powiatu nowodworskiego. Według danych GUS na 2021r. gmina zajmowała powierzchnię 61 km² i zamieszkiwało ją 2,9 tys. osób.

W skład gminy wchodzi 7 sołectw: Gniazdowo, Jeziernik, Nowa Cerkiew, Nowa Kościelnica, Ostaszewo, Palczewo i Piaskowiec. Największą miejscowością jest miejscowość Ostaszewo, a najmniejszą Lubiszynek Pierwszy.

Stegna

Gmina Stegna, według stanu na 2021 r., obejmowała 170 km² i zamieszkiwana była przez 9,3 tys. osób. Położona jest w zachodniej części powiatu nowodworskiego. W jej skład wchodzi sołectwa: Bronowo, Chelmek, Chelmek Osada, Chorążówka, Drewnica, Dworek-Niedźwiedzica, Głobica, Izbiska, Jantar, Jantar Leśniczówka, Junoszyńno, Mikoszewo, Nowotna, Popowo, Przemysław, Rybina, Stegienka, Stegienka Osada, Stegna, Stobiec, Świerznica, Tujsk i Żuławki. Największą miejscowością w gminie jest Stegna, a najmniejszą – Chelmek.

Gmina Stegna leży na obszarze dwóch jednostek fizycznogeograficznych – Żuław Wiślanych oraz Mierzei Wiślanej. Gminę charakteryzuje wysoka atrakcyjność i unikatowość walorów krajobrazowych, klimatycznych, turystycznych i uzdrowiskowych. Na terenie gminy znajdują się zarówno czyste i bezpieczne plaże, przepiękne ujście Wisły, jak i cenne zabytki – sakralne oraz pozostałości kultury holenderskiej i menonickiej.

Od północy graniczy z Morzem Bałtyckim (długość linii brzegowej 14 km), od wschodu z gminą Sztutowo, od południa z gminami Nowy Dwór Gdański i Ostaszewo, a od zachodu z Gdańskiem i Cedrami Wielkimi.

Sztutowo

Gmina Sztutowo leży w północnej części powiatu nowodworskiego. Od północy graniczy z wodami Morza Bałtyckiego, a od południa z wodami Zalewu Wiślanego i Wisły. Z zachodu i z południa graniczy z gminą Stegna, a ze wschodu z miastem Krynica Morska. W Sztutowie i Kątach Rybackich znajdują się czyste i szerokie plaże morskie, las nadmorski z przewagą sosnowego drzewostanu, obfitość wód, malownicze przystanie rybackie w Kątach Rybackich, a także największy rezerwat Kormoranów w Polsce.

W skład gminy wchodzi 8 sołectw: Grochowo Pierwsze, Grochowo Trzecie, Groszkowo, Kąty Rybackie, Kobyła Kępa, Łaszka, Płonina i Sztutowo. Największą miejscowością w gminie jest Sztutowo, a najmniejszą – Graniczna.

Obszar gminy, według stanu na 2021 r., wynosił 112 km² i był zamieszkiwany przez około 3,4 tys. osób.

2.2. Projekty związane z rozwojem publicznego transportu zbiorowego

„Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” do 2030 (z perspektywą do 2050), zwany dalej Planem, został uchwalony w 2023 r. Dokument za cel stawia poprawę jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Plan uzależnia jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego Planem od jakości systemu transportowego. Powyższy dokument zakłada realizację celów skierowanych na poprawę dostępności transportu i jego jakości, poprawę efektywności jego funkcjonowania, integrację systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym, czy ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców. W Planie jako główne zadanie Marszałka Województwa, jako organizatora transportu publicznego, zostało przedstawione zapewnienie takiej sieci połączeń, która powinna umożliwić mieszkańcom województwa dojazd z miast powiatowych do miast najistotniejszych w danym podregionie, tj. do Olsztyna (pełniącego również funkcję stolicy województwa), a także do Elbląga oraz do Elku. Podregion elbląski został wskazany w dokumencie jako ten o najlepiej rozwiniętej sieci komunikacyjnej. Plan wskazuje na tworzenie w Elblągu zintegrowanych, intermodalnych centrów przesiadkowych, łączących ze sobą transport kolejowy, autobusowy podmiejski i dalekobieżny oraz transport miejski, co ma bezpośredni wpływ na rozwój komunikacji publicznej na obszarze objętym Planem Transportowym.

„Strategia Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego / Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych” przygotowana w ramach wspólnego projektu realizowanego przez 16 miast i gmin:

- Gmina Miasto Elbląg,
- Gmina Elbląg,
- Gmina Godkowo,
- Gmina Gronowo Elbląskie,

- Gmina Milejewo,
- Gmina Markusy,
- Gmina Młynary,
- Gmina Pasłęk,
- Gmina Rychliki,
- Gmina Tolkmicko,
- Gmina Frombork,
- Gmina Miasto Braniewo,
- Gmina Braniewo,
- Gmina Pieniężno,
- Gmina Płoskinia,
- Gmina Wilczęta,
- Powiat Elbląski,
- Powiat Braniewski.

W dokumencie stwierdzono, że Elbląski Obszar Funkcjonalny jest jednym z lepiej skomunikowanych obszarów w województwie warmińsko-mazurskim. Przebiegają przez niego dwie drogi ekspresowe: S7 Gdańsk-Warszawa-Kraków i S22 przejście graniczne w Grzechotkach-Elbląg (droga krajowa nr 22 od Elbląga do Kostrzyna nie ma statusu drogi ekspresowej). W bliskim sąsiedztwie znajdują się też inne ważne węzły i szlaki drogowe w Polsce (zaledwie 55 km od Elbląga znajduje się wjazd na autostradę A1). Określono również, że transport kolejowy nie jest konkurencyjny dla transportu drogowego.

Biorąc pod uwagę potrzeby rozwojowe samorządów terytorialnych i innych podmiotów zlokalizowanych na tym obszarze oraz wytyczne dotyczące zintegrowanych inwestycji terytorialnych, w dokumencie wyznaczono pięć strategicznych celów rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego (EOF), w tym cel 1 – „stworzenie wysokiej jakości systemu transportu i komunikacji”. Wśród priorytetów szczegółowych dotyczących systemu transportu i komunikacji wyznaczono:

- modernizację i rozbudowę infrastruktury komunikacji drogowej, szynowej, lotniczej i wodnej;
- zapewnienie powszechnego dostępu do Internetu i podnoszenie kompetencji cyfrowych;

- zintegrowane zarządzanie ruchem z wykorzystaniem ICT;
- stworzenie systemu ścieżek i szlaków rowerowych.

„Strategia zrównoważonego transportu EOF”

dokument zawiera diagnozę systemu transportowego na terenie EOF w skład, którego wchodzi:

- indywidualny transport drogowy,
- publiczny transport drogowy (autobusy, minibusy),
- publiczny transport kolejowy,
- publiczny transport miejski (tramwaje, autobusy, midibusy, minibusy),
- transport rowerowy (indywidualny, a w dalszej perspektywie również publiczny),
- transport pieszy,
- transport wodny,
- transport towarowy.

W dokumencie określono następujące cele strategiczne dla EOF:

- wzrost jakości i integracja sieci infrastruktury transportowej oraz opierającego się na niej systemu transportu publicznego,
- poprawa efektywności i atrakcyjności transportu publicznego prowadzące do wzrostu jego roli w podziale zadań przewozowych w EOF,
- wzmocnienie powiązań stolicy subregionu z obszarem funkcjonalnym, w tym głównymi ośrodkami osadniczymi,
- wzrost znaczenia usług logistycznych i sektora portowo-morskiego aktywizujących rozwój gospodarczy,
- wzrost stopnia informatyzacji regionu oraz rozwój infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej.

Określono również nadrzędny cel dla Strategii zrównoważonego transportu:

Zrównoważenie podziału zadań przewozowych między publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny w EOF poprzez wzrost dostępności i jakości zintegrowanego systemu

infrastruktury i transportu zbiorowego stanowiących spójny system obsługi społeczeństwa i gospodarki.

Przedstawiony cel nadrzędny powinien być realizowany za pomocą celów strategicznych wymienionych powyżej.

Dokument pod nazwą **„Warmińsko Mazurskie 2030. Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego”** określa wizję województwa do 2030 roku. Dokument określa cele rozwoju do 2030 roku, w tym cel strategiczny: mocne fundamenty, w którym wymienia się konkretny kierunek działań tj.; zintegrowany transport publiczny w ośrodkach miejskich i obszarach wiejskich, w szczególności w największych miastach regionu (Olsztyn, Elbląg i Ełk):

- wspieranie zintegrowanego, czystego i bezpiecznego transportu publicznego oraz aktywnych form mobilności w szczególności w celu poprawy połączeń miast z ich strefami dojazdu,
- rozwój zintegrowanych systemów transportu publicznego.

Dokument pod nazwą **„Strategia Rozwoju Powiatu Nowodworskiego na lata 2015-2024”** określa obszary priorytetowe oraz cele strategiczne. W obszarze priorytetowym „kapitał przestrzenny i infrastrukturalny” wskazuje się rodzaje działań, takie jak:

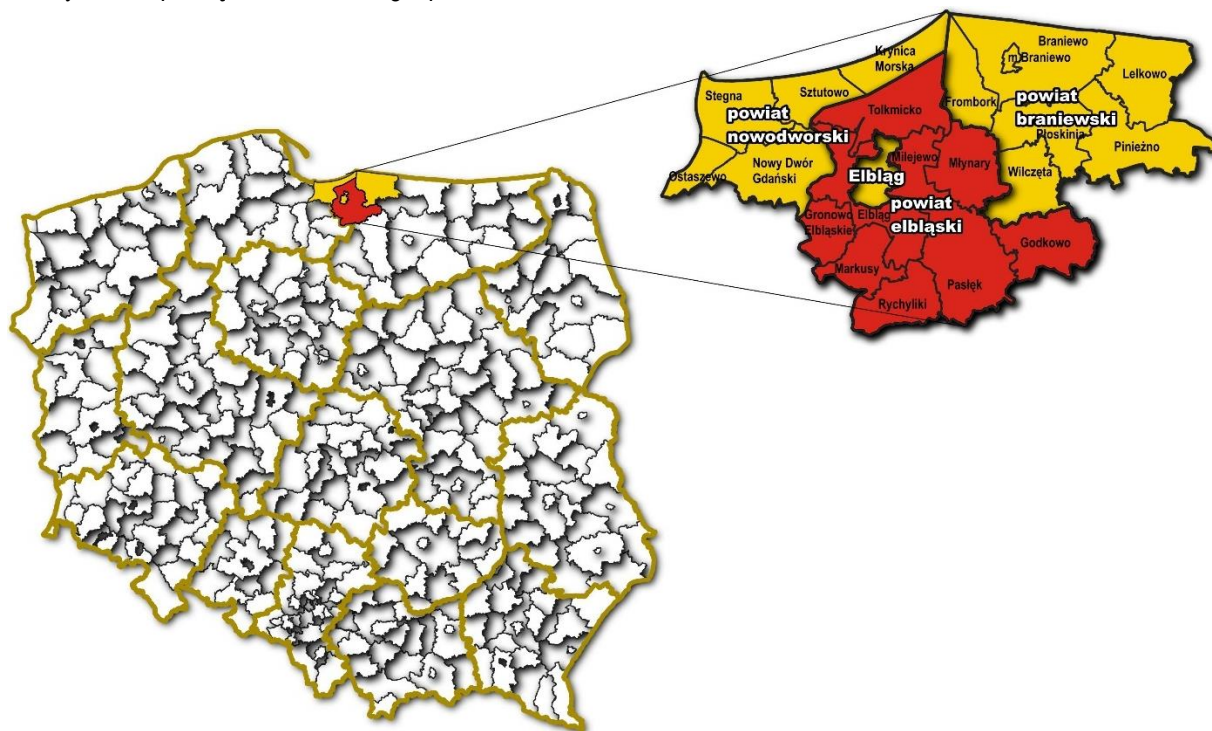
- zwiększenie częstotliwości i ilości połączeń autobusowych na trasach lokalnych,
- zwiększenie ilości połączeń kolejowych – zintegrowane działania lobbujące JST powiatu nowodworskiego,
- integrowanie różnych gałęzi transportu w tym autobusowego, kolejowego, rowerowego, wodnego oraz indywidualnego samochodowego, poprzez stworzenie wspólnych węzłów przesiadkowych wraz z parkingami,
- zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych na drogach powiatowych.

2.3. Zagospodarowanie

przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne jednostek samorządu terytorialnego (JST), jest podstawowym czynnikiem, który wpływa na sposób przemieszczenia się mieszkańców. Najbardziej istotnym powiązaniem zagospodarowania

przestrzennego ze sposobem przemieszczania się mieszkańców jest gęstość zaludnienia, im większa gęstość zaludnienia tym większy udział podróży realizowanych za pomocą transportu zbiorowego.



Rysunek 1 Położenie Powiatów

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z powyższym rysunkiem, obszar omawianych powiatów znajduje się w północnej Polsce, w wojewódzkie warmińsko-mazurskim oraz pomorskim.

W poniższej tabeli przedstawiono cechy charakterystyczne dla powiatów uwzględnionych w niniejszym Planie oraz dla Miasta Elbląg.

Tabela 1 Dane demograficzne JST

I.p.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [osoby]	Gęstość zaludnienia [osoby / km ²]	Liczba miejscowości/sołectw
1	Miasto Braniewo	12	16 411	1 322	1/1
2	Braniewo	307	5 473	18	54/25
3	Frombork	124	3 203	26	17/11
4	Lelkowo	198	2 465	12	34/15
5	Pieniężno	243	5 640	23	40/24
6	Płoskinia	170	2 386	14	24/14
7	Wilczęta	148	2 656	18	23/14
	Łącznie Powiat Braniewski	1202	38 234	1433	

1	Tolkmicko	208	1 183	10	19/10
2	Milejewo	96	3 303	34	13/13
3	Młynary	158	4 212	27	26/19
4	Gronowo Elbląskie	89	4 881	55	19/16
5	Elbląg	192	7 619	40	36/36
6	Markusy	110	3 916	36	21/18
7	Rychliki	132	3 564	27	27/15
8	Pasłęk	264	18 617	71	69/40
9	Godkowo	167	2 772	17	33/22
Łącznie Powiat Elbląski		1 416	50 067	317	
1	Stegna	170	9 377	55	31/25
2	Sztutowo	112	3 482	31	10/8
3	Krynica Morska	118	1 183	10	1
4	Ostaszewo	61	2 946	49	10/7
5	Nowy Dwór Gdański	213	17 077	80	38/25
Łącznie Powiat Nowodworski		674	34 065	225	

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zgodnie w powyższą tabelą największą gęstością zaludnienia w powiecie Braniewskim charakteryzuje się gmina Miasto Braniewo - 1322 osoby na 1 km². Na drugim miejscu znajduje się Gmina Frombork 26 osób na 1 km². W Powiecie Elbląskim największy współczynnik gęstości zaludnienia został osiągnięty przez Gminę Pasłęk – 71 osób na 1 km². Na

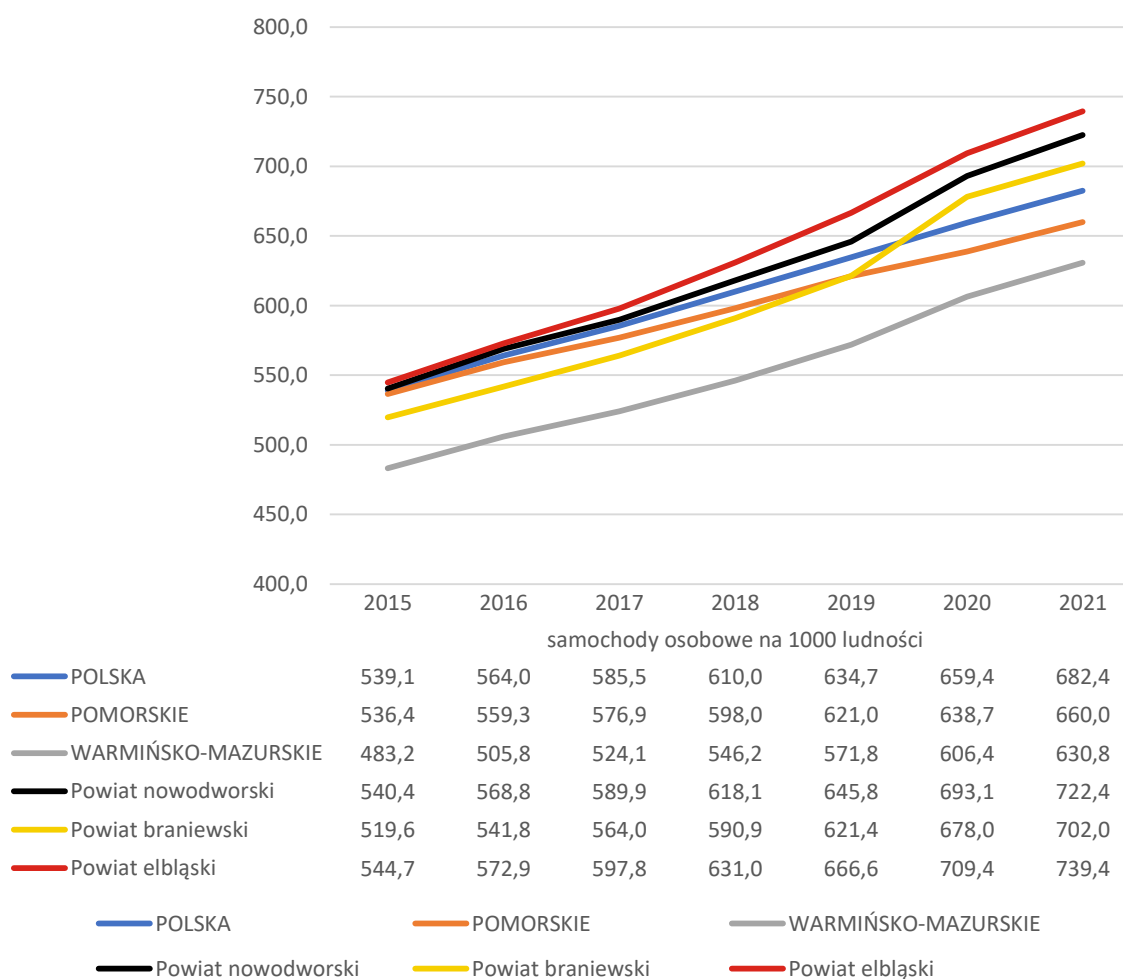
drugim miejscu znajduje się Gmina Gronowo Elbląskie 55 osób na 1 km². Dla powiatu Nowodworskiego największa gęstość zaludnienia przypisana jest do Gminy Nowy Dwór Gdański – 80 osób na 1 km², na drugim miejscu znajduje się Gmina Stegna – 55 osób na 1 km².

2.4. Motoryzacja

Skuteczna polityka transportowa prowadzi do zmniejszenia uciążliwości związanych z transportem w życiu codziennym dla wszystkich mieszkańców. Rosnący wskaźnik motoryzacji, a co za tym idzie, zwiększenie zatłoczenia na drogach powoduje między innymi zwiększenie emisji spalin, które emitowane są do atmosfery, hałas komunikacyjny oraz większe zużycie dróg

publicznych. Wskaźnik motoryzacji to liczba zarejestrowanych samochodów osobowych przypadająca na 1000 mieszkańców danego obszaru.

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla Powiatów w latach 2013 –2019 oraz – dla porównania – wskaźniki dla województwa opolskiego oraz Polski.



Wykres 1 Wskaźnik motoryzacji dla powiatów, województw i Polski

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS Bank Danych Lokalnych.

Zgodnie w powyższym wykresie wskaźnik motoryzacji rośnie dla wszystkich obszarów wskazanych na wykresie. Od 2020 roku dla wszystkich powiatów wskaźnik jest wyższy niż wskaźnik w województwach bądź w całym kraju. Widoczny jest znaczny wzrost liczby pojazdów na 1000 osób w powiecie Braniewskim. Uwidacznia

się fakt, że powiaty mocno odbiegają od wskaźników dla województwa, co wskazuje na to, że mieszkańcy chętnie korzystają z samochodów osobowych. Dane przedstawione powyżej wskazują bardzo niepokojący trend, który może wpływać na codzienne życie mieszkańców poprzez zwiększenie liczby pojazdów na drogach.

2.5. Czynniki

demograficzne

2.5.1. Struktura

funkcjonalna

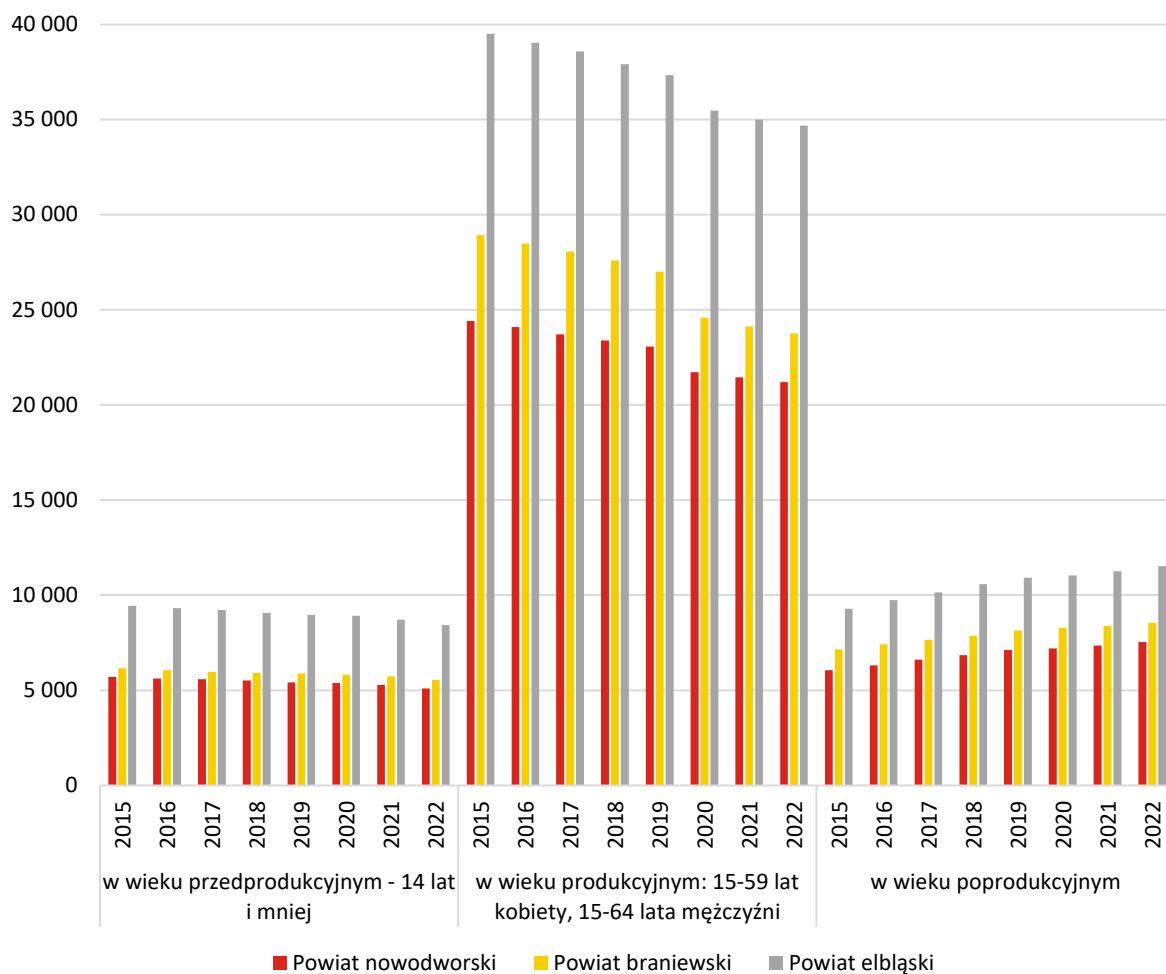
ludności

Według danych za rok 2022 obszar Powiatów zamieszkiwało 126 281 osób. W poniższej tabeli przedstawiono liczbę ludności z podziałem na strukturę funkcjonalną za lata 2015-2022.

Tabela 2 Struktura funkcjonalna ludnością dla Powiatów w latach 2015 - 2022

	Rok	Powiat nowodworski	Powiat braniewski	Powiat Elbląski
w wieku przedprodukcyjnym - 14 lat i mniej	2015	5 698	6 151	9 438
	2016	5 617	6 053	9 312
	2017	5 580	5 965	9 224
	2018	5 508	5 924	9 058
	2019	5 419	5 890	8 956
	2020	5 384	5 820	8 916
	2021	5 271	5 735	8 718
	2022	5 095	5 547	8 417
w wieku produkcyjnym: 15-59 lat kobiety, 15-64 lata mężczyźni	2015	24 411	28 915	39 498
	2016	24 098	28 491	39 042
	2017	23 701	28 056	38 588
	2018	23 390	27 592	37 911
	2019	23 057	27 008	37 342
	2020	21 712	24 586	35 475
	2021	21 442	24 126	34 995
	2022	21 192	23 755	34 677
w wieku poprodukcyjnym	2015	6 045	7 142	9 284
	2016	6 303	7 410	9 740
	2017	6 610	7 654	10 143
	2018	6 848	7 875	10 580
	2019	7 104	8 136	10 913
	2020	7 194	8 280	11 034
	2021	7 352	8 373	11 255
	2022	7 528	8 549	11 521

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS Bank Danych Lokalnych.



Wykres 2 Struktura funkcjonalna ludności 2015-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS Bank Danych Lokalnych.

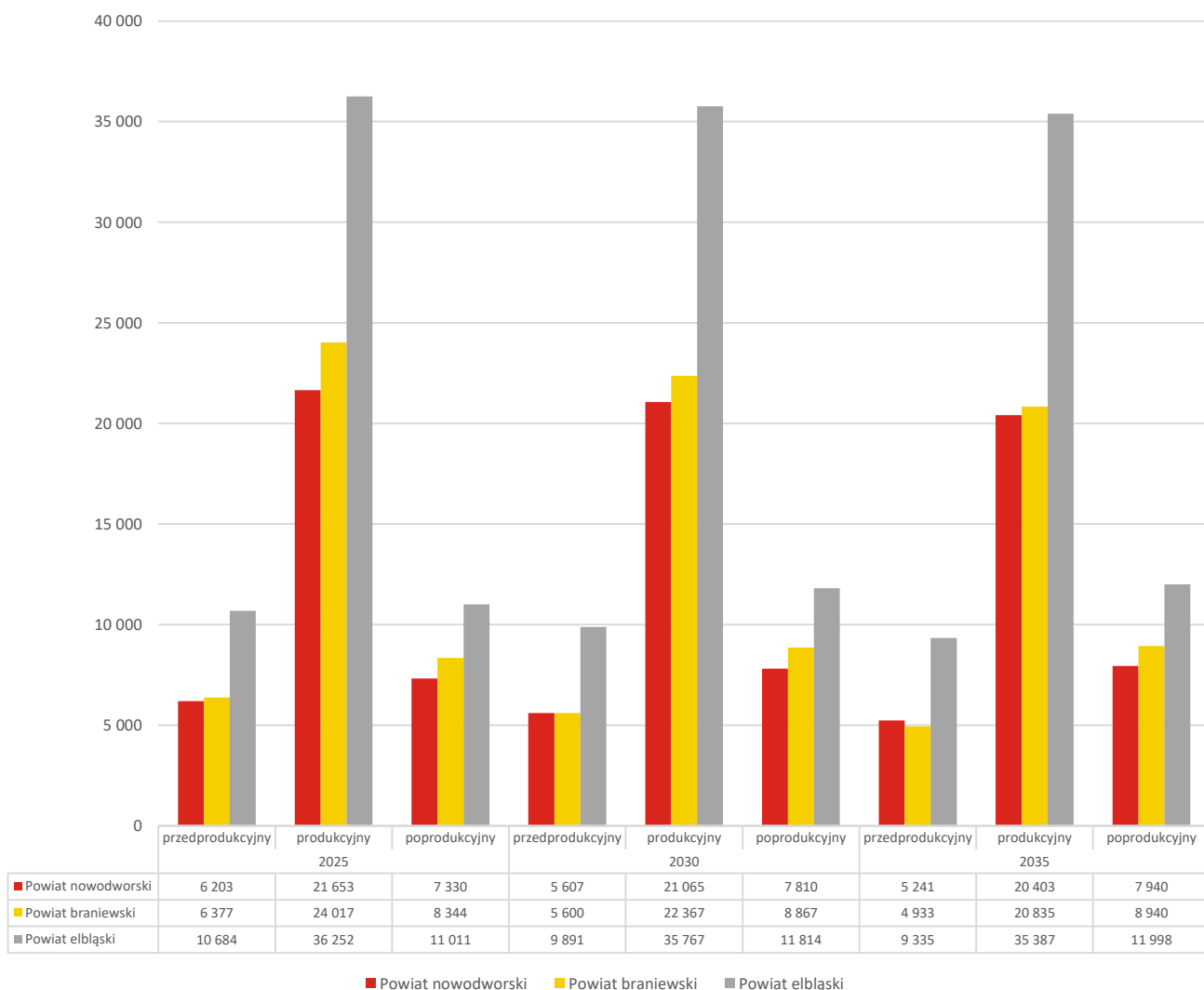
Powyższy wykres wskazuje trend, który jest zauważalny w całej Polsce. Na przestrzeni lat ubywa mieszkańców w wieku produkcyjnym oraz przedprodukcyjnym, a wzrasta liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Taki trend został zaobserwowany dla każdego powiatu objętego Planem. Największą grupą wśród mieszkańców jest grupa osób w wieku produkcyjnym. Należy mieć na uwadze, że wzrost mieszkańców w wieku poprodukcyjnym wiąże się również z innymi potrzebami transportowymi coraz to większej grupy

mieszkańców. Mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym nie wykonują podróży obowiązkowych takich jak np. szkoła czy zakład pracy. Często podróże wykonywane są poza godzinami szczytu w celach fakultatywnych, co prowadzi bezpośrednio do zmian w rozkładach jazdy w godzinach poza szczytem komunikacyjnym z uwagi na zwiększone zapotrzebowanie na przejazdy, gdzie częstotliwość jest znacznie mniejsza niż w przypadku godzin szczytu.

2.5.2. Prognozy

liczby

ludności



Wykres 3 prognoza liczby ludności dla powiatów z podziałem na strukturę funkcjonalną

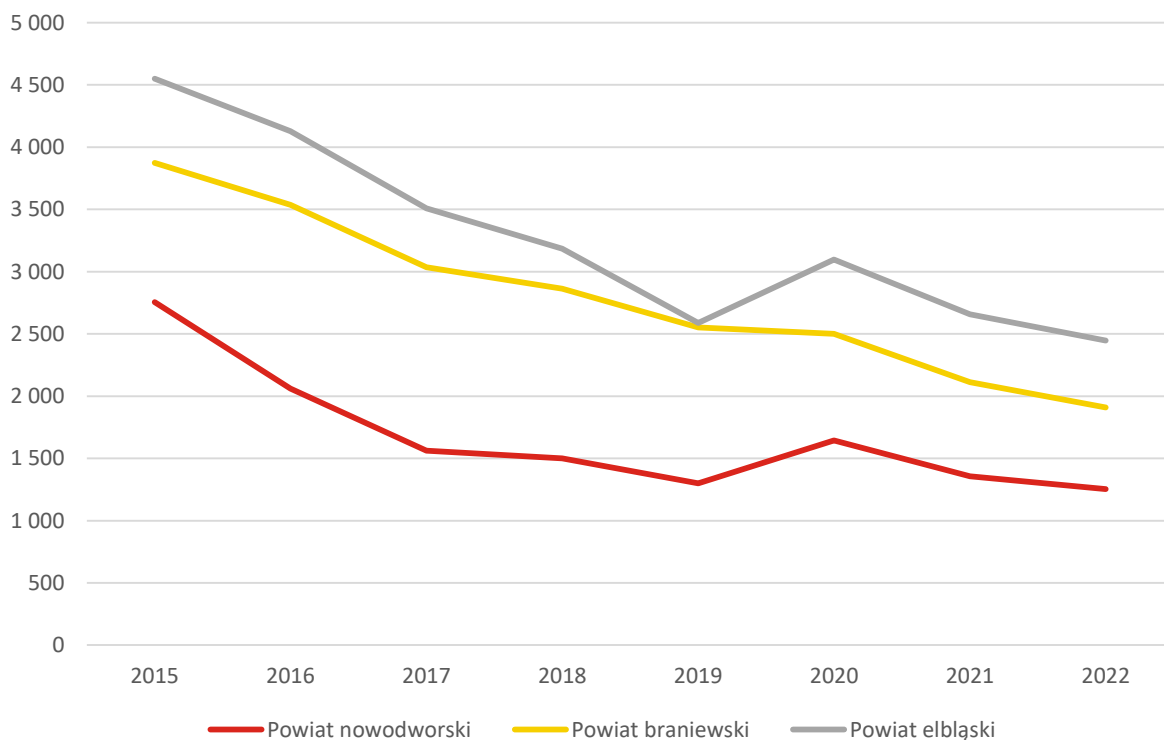
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS Bank Danych Lokalnych.

Powyższy wykres został stworzony na podstawie danych pozyskanych z GUS. Widać, że w kolejnych latach 2025-2030-2035 trend „starzenia” się społeczeństwa będzie kontynuowany. Przewiduje się, że we wszystkich powiatach objętych Planem, będzie wzrastać liczba mieszkańców w wieku

poprodukcyjnym, a maleć liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym oraz przedprodukcyjnym. Jak zostało wspomniane w poprzednim rozdziale będzie to powodować zmiany w funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego.

2.6. Czynniki

społeczno-gospodarcze



Wykres 4 Zarejestrowane osoby bezrobotne w latach 2014-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS Bank Danych Lokalnych.

Powyższy wykres wskazuje, że od 2015 roku do 2019 roku bezrobocie w Powiatach malało, w 2020 roku nastąpił wzrost osób zarejestrowanych jako bezrobotne, co było spowodowane ogólnoświatową pandemią COVID-19. W 2021 i 2022 roku ponownie zarejestrowano spadek osób zarejestrowanych jako bezrobotne. Największe bezrobocie odnotowuje się w Powiecie Elbląskim, w 2015 roku było to 4550 osób, jednak w 2022 roku to już 2446 osób, widać zatem znaczny spadek. W 2019 roku stopa bezrobocia w Powiecie Elbląskim i Braniewskim

była na podobnym poziomie około 2500 osób. Najmniejsze bezrobocie odnotowuje się w powiecie Nowodworskim w 2015 roku było to 2755 osób, a już w 2022 roku tj. 1252 osób.

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar, ponieważ osoby pozostające bez pracy rzadziej odbywają podróże obowiązkowe. Z tego też powodu zmiany współczynnika bezrobocia mogą pośrednio wpłynąć na popyt w publicznym transporcie zbiorowym.

2.7. Dostęp do infrastruktury transportowej

2.7.1. Sieć drogowa

Przez teren Powiatów przebiegają drogi ekspresowe, drogi wojewódzkie oraz drogi powiatowe a także drogi lokalne. Drogi w zależności od klasy mają różnych zarządców. Na terenie Powiatów znajdują się dwie drogi ekspresowe (zarządzanie przez GDDKiA):

- Droga S7 – Gdynia – Rabka-Zdrój,
- Droga S22 – Elbląg – Grzechotki (granica).

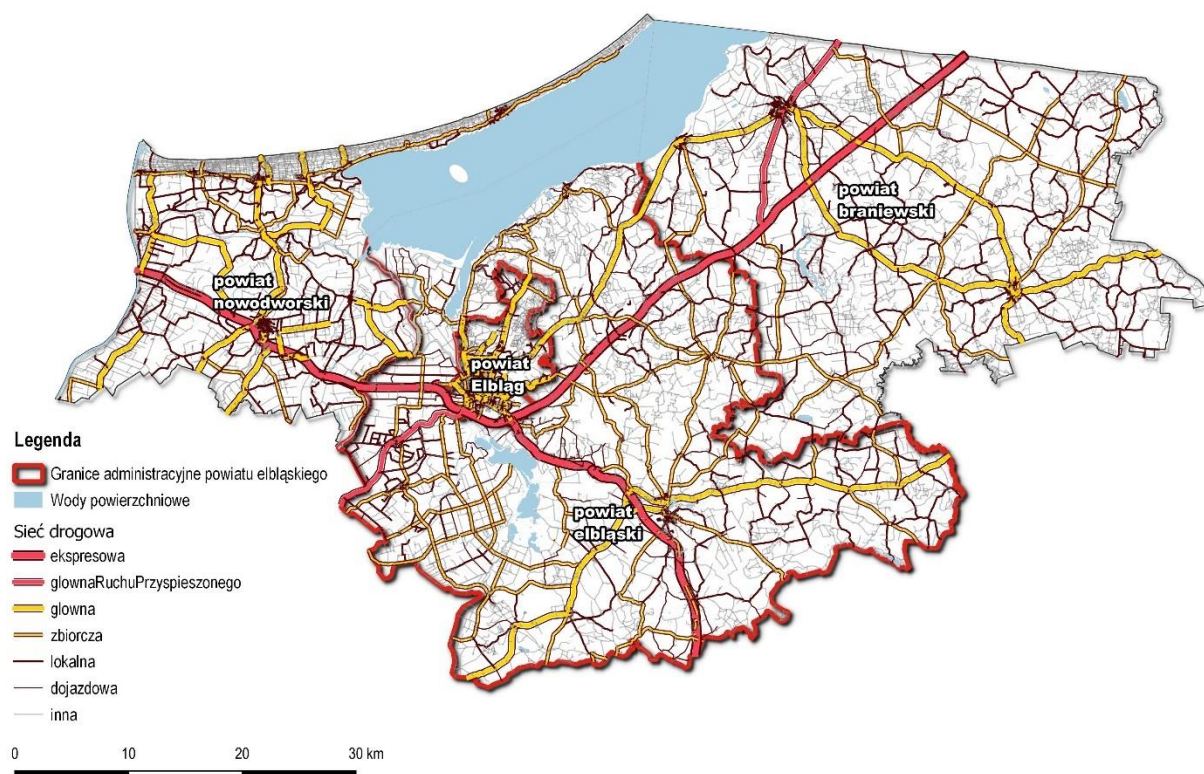
Oraz drogi krajowe (zarządzanie przez GDDKiA):

- Droga nr 54 - Chruściel – Braniewo – Gronowo – granica państwa,
- Droga nr 22 - granica państwa – Kostrzyn – Wałdowice – Gorzów Wielkopolski – Wałcz – Człuchów – Chojnice – Starogard Gdański – Czarlin – Malbork – Stare Pole – Elbląg – Chruściel – Grzechotki – granica państwa,
- Droga nr 55 - (węzeł „Żuławy Wschód”) – Malbork – Kwidzyn – Grudziądz – Stolno.

- 500 – Elbląg,
- 501 - (Gdańsk) – Przejazdowo – Mikoszewo – Krynica Morska – Nowa Karczma,
- 502 - Stegna – Nowy Dwór Gdański,
- 503 - Elbląg - Tolkmicko – Pogrodzie,
- 504 - Elbląg - Pogrodzie – Braniewo,
- 505 - Frombork - Młynary – Pasłęk,
- 506 - Chruściel - Stare Siedlisko – Nowica,
- 507 - Braniewo - Pieniężno - Orneta - Dobre Miasto,
- 509 - Elbląg - Młynary – Drwęczno,
- 510 – granica państwa – Lelkowo – Pieniężno,
- 512 - Pieniężno – Górowo Iławeckie – Bartoszyce – Szczurkowo,
- 513 - (Krosno) – Pasłęk – Orneta – Lidzbark Warmiński – Kiwity – Wozławki,
- 526 - Pasłęk – Śliwica – Lepno – Myślice – Przezmark,
- 527 - Dzierzgoń – Rychliki – Pasłęk – Morąg – Łukta – Olsztyn.

Na terenie Powiatów znajduje się też duża sieć dróg powiatowych, które zarządzane są przez Zarząd Powiatu.

Oraz drogi wojewódzkie (zarządzanie przez Zarząd Województwa):



Rysunek 2. Drogi na terenie Powiatów

Źródło: opracowanie własne.

Na terenie Powiatów zlokalizowane są następujące linie kolejowe:

- Linia kolejowa 204 - częściowo zelektryfikowana oraz częściowo jednotorowa pierwszorzędna linia kolejowa znaczenia państwowego łącząca Malbork ze stacją Braniewo przez Elbląg. Na odcinku Bogaczewo – Braniewo – granica państwa linia wyłącznie do obsługi pociągów towarowych.
- Linia kolejowa 220 - pierwszorzędna, zelektryfikowana linia kolejowa łącząca stację Olsztyn Główny ze stacją Bogaczewo. Linia na całej swojej długości jest jednotorowa.
- Linia kolejowa nr 221 - drugorzędna, jednotorowa, w znacznym stopniu nieelektryfikowana linia łącząca stację Gutkowo w Olsztynie ze stacją Braniewo. Pomiędzy Braniewem a Pieniężnem linia przeznaczona do obsługi pociągów towarowych. Pomiędzy Pieniężnem a Gutkowem linia nie jest przejezdna.
- Linia kolejowa nr 254 – linia kolejowa nieelektryfikowana jednotorowa, częściowo

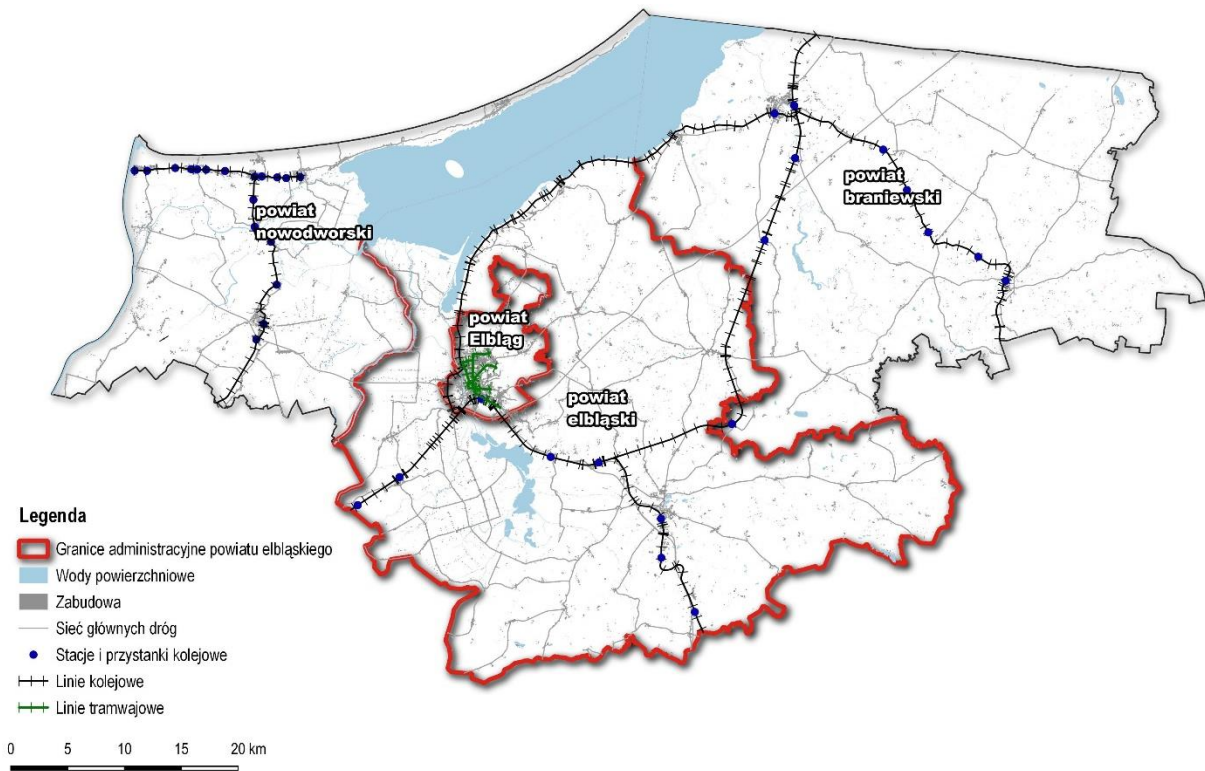
rozebrana. Na odcinku Kamienica Elbląska – Frombork uruchomiony został turystyczny ruch drezynami przez prywatnego operatora.

- Linia kolejowa nr 256 - nieelektryfikowana, jednotorowa linia kolejowa znaczenia miejscowego łącząca Szymankowo z Nowym Dworem Gdańskim przez Nowy Staw. Linia wyłączona z eksploatacji.

Dodatkowo na terenie powiatu Nowodworskiego znajdują się tory kolei wąskotorowej na odcinku:

- Nowy Dwór Wąskotorowy – Stegna Gdańska,
- Koszwały – Stegna Gdańska,
- Piaski Gdańskie – Stegna Gdańska.

Na części z powyższych tras wąskotorowych wykonuje połączenia Żuławska Kolej Dojazdowa, jednak pełni ona rolę turystyczną, rozkład jazdy nie stanowi alternatywy dla podróży samochodem osobowym.



Rysunek 3 Linie kolejowe normalnotorowe oraz wąskotorowe na terenie Powiatów
Źródło: opracowanie własne.

Źródła ruchu lub generatory ruchu są to obiekty, które tworzą potrzebę przemieszczeń, mogą generować bądź agregować podróże, można je również podzielić na generatory ruchu generujące podróże obligatoryjne jak i fakultatywne. Podróże obligatoryjne są to podróże, które wykonywane są codziennie w podobnych porach tj. szkoła, praca. Podróże fakultatywne są to podróże, które nie charakteryzują się potrzebą codziennego przemieszczenia w tych samych bądź podobnych porach i mogą być realizowane za pomocą różnych środków transportu tj. zakupy, miejsca rozrywki, spotkania towarzyskie. Przy podróżach obligatoryjnych najczęściej wykorzystywany jest ten sam środek transportu i to właśnie w przypadku tych podróży najbardziej istotną rolę odgrywają środki transportu, którymi poruszają się mieszkańcy. Jeżeli mieszkańiec w podróżach obligatoryjnych wybiera transport zbiorowy to wysoce prawdopodobne jest, że w podróżach fakultatywnych również wybierze transport zbiorowy. Generatorami ruchu są:

- Szkoły o zasięgu ponadgminnym,
- Zakłady pracy,
- Ośrodki zdrowia,
- Instytucje publiczne,
- Galerie handlowe.

Dodatkowo przejazdy realizowane przez mieszkańców w ramach podróży obligatoryjnych oraz fakultatywnych można również podzielić ze względu na obszar realizowanej podróży. Przewozy klasyfikuje się w następujący sposób:

- gminne - wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego,
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego,
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów i jednocześnie w granicach województwa (wyjątkiem są przewozy kolejowe, które mogą odbywać się do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwe są przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągu),
- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa,
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

W poniższej tabeli przedstawiono wykaz głównych generatorów ruchu na terenie Powiatów.

Tabela 3 Wykaz generatorów ruchu na terenie Powiatu

Nazwa jednostki	Adres
Starostwo Powiatowe w Elblągu	ul. Saperów 14A, 82-300 Elbląg
Starostwo Powiatowe w Braniewie	Plac Piłsudskiego 2, 14-500 Braniewo
Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim	ul. gen. Władysława Sikorskiego 23, 82-100 Nowy Dwór Gdański
Szpital Powiatowy Sp. z o.o. w Pasłęku	ul. Kopernika 24A, 14-400 Pasłęk
Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Psychiatryczny Zespół Opieki Zdrowotnej we Fromborku	Sanatoryjna 1, 14-530 Frombork
Szpital w Nowym Dworze Gdańskim	Dworcowa 12, 82-100 Nowy Dwór Gdański
Powiatowy Dom Pomocy Społecznej w Braniewie	Królewiecka 35, 14-500 Braniewo
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Braniewie	plac Piłsudskiego 2, 14-500 Braniewo
Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Pasłęku,	ul. Bankowa 2/2, 14-400 Pasłęk
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Elblągu	ul. Komeńskiego 40, 82-300 Elbląg
Dom Pomocy Społecznej „Krokus” we Władysławowie (gm. Elbląg)	Władysławowo 4, 82-300 Elbląg
Dom Pomocy Społecznej w Tolkmicku	ul. Szpitalna 2, 82-340 Tolkmicko
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Nowym Dworze Gdańskim	ul. Warszawska 28A, 82-100 Nowy Dwór Gdański
Dom Pomocy Społecznej „MORS” w Stegnie	Morska 11, 82-103 Stegna
Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Nowym Dworze Gdańskim	ul. 3 Maja 6, 82-100 Nowy Dwór Gdański
Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Elblągu	Wojska Polskiego 1, 82-300 Elbląg
Zarząd Dróg Powiatowych w Pasłęku	Dworcowa 6, 14-400 Pasłęk
Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie	Królewiecka 55, 14-500 Braniewo
Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Braniewie	plac Piłsudskiego 2, 14-500 Braniewo
Powiatowy Urząd Pracy w Elblągu	Saperów 24, 82-300 Elbląg
Powiatowy Urząd Pracy w Braniewie	Kościuszki 118, 14-500 Braniewo
Powiatowy Urząd Pracy w Nowym Dworze Gdańskim	ul. Morska 1, 82-100 Nowy Dwór Gdański
Zespół Szkół w Pasłęku	ul. Zwycięstwa 28, 14-400 Pasłęk
Zespół Szkół Ekonomicznych i Technicznych w Pasłęku	ul. Wojska Polskiego 36, 14-400 Pasłęk
Liceum Sztuk Plastycznych w Gronowie Górnym	ul. Szafirowa 12, 82-310 Elbląg 2
Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Pasłęku	ul. Bankowa 2/2, 14-400 Pasłęk
Młodzieżowy Ośrodek Wychowawczy	Kamionek Wielki 82 A, 82-340 Tolkmicko
Liceum Ogólnokształcące im. Ziemi Żuławskiej w Nowym Dworze Gdańskim	ul. 3 Maja 3, 82 – 100 Nowy Dwór Gdański

Zespół Szkół w Nowym Dworze Gdańskim	ul. Warszawska 54, 82 – 100 Nowy Dwór Gdański
Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy im. Ireny Sendlerowej	ul. Warszawska 52, 82 – 100 Nowy Dwór Gdański
Zespół Szkół Budowlanych w Braniewie	ul. Wiejska 2, 14-500 Braniewo
Liceum Ogólnokształcące im. Feliksa Nowowiejskiego w Braniewie	ul. Sikorskiego 15, 14-500 Braniewo
Zespół Szkół Zawodowych im. Jana Liszewskiego w Braniewie	ul. Gdańska 19, 14-500 Braniewo

W powyższej tabeli przedstawiono generatory ruchu, które mogą wzbudzać przejazdy powiatowe. Należy mieć na uwadze, że w każdej z gmin znajdują się szkoły podstawowe, do których również

dowożeni są uczniowie w ramach przewozów gminnych. Możliwym jest również wykorzystywanie przewozów powiatowych do podróży gminnych, w zależności od przebiegu trasy.

3.1. Wielkość popytu

Wielkość popytu dla transportu zbiorowego można podzielić na dwa segmenty:

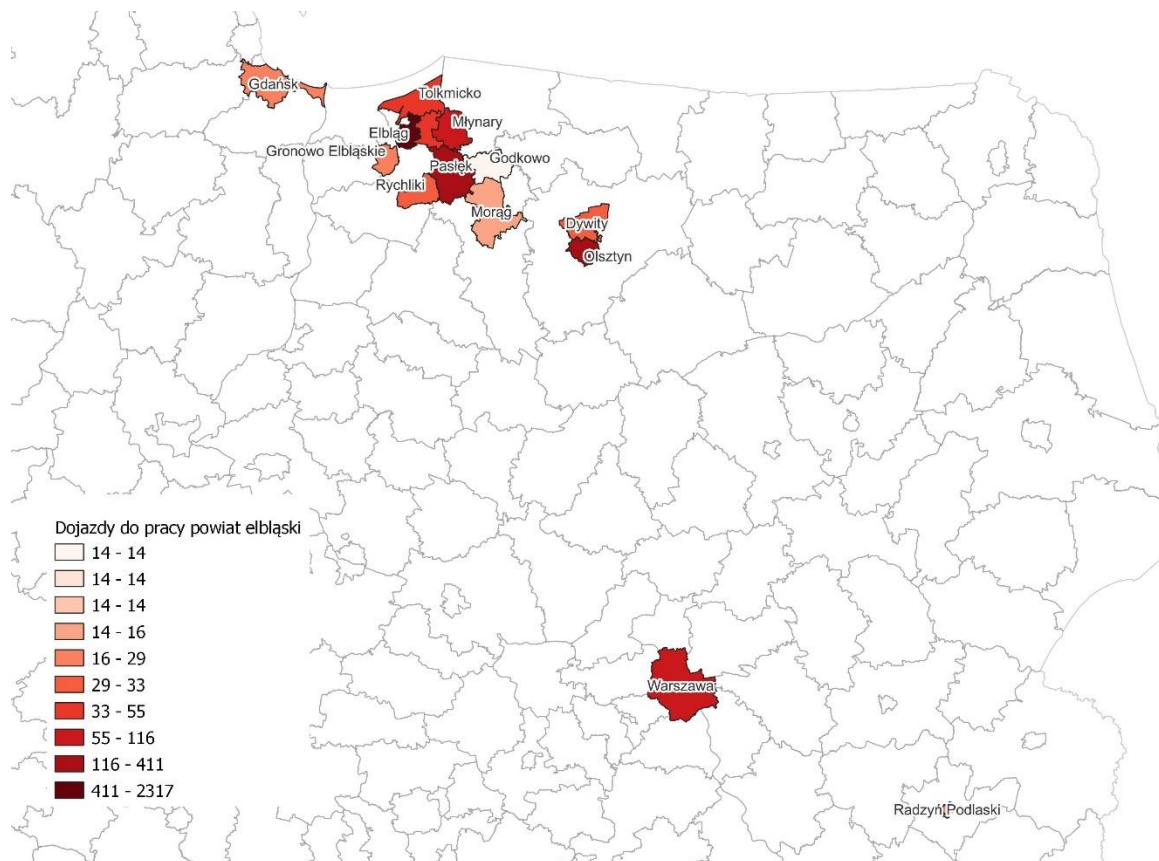
- popyt efektywny,
- popyt potencjalny.

Popyt efektywny jest to liczba pasażerów, która podróżuje na danej linii w określonych dniach tygodnia. Popyt efektywny w prosty sposób przekłada się na kształtowanie sieci transportu zbiorowego. Na podstawie wyników z napełnień pojazdów kształtuje się rozkłady jazdy oraz dobiera odpowiedni tabor. Jest on zależny od obszaru, na którym kursuje dana linia. Im większa gęstość zaludnienia i stopień urbanizacji, tym liczba mieszkańców poruszająca się transportem zbiorowym będzie większa. Im te wartości są mniejsze tym liczba pasażerów będzie mniejsza. Popyt efektywny zależny jest w dużym stopniu od rodzaju dnia. Wyróżniamy przede wszystkim dni nauki szkolnej oraz dni wolne od nauki szkolnej. Biorąc pod uwagę, że duża część pasażerów

to uczniowie popyt pomiędzy tymi dniami jest mocno zróżnicowany.

Popyt potencjalny jest to popyt trudny do oszacowania oraz obłożony ryzykiem błędu. Jest to popyt, który może zostać wygenerowany na podstawie zmian w rozkładach jazdy, jednak zmiany rozkładów jazdy powinny być poparte badaniem wśród mieszkańców. Należy mieć na uwadze, że takie badania obłożone są ryzykiem błędu, z uwagi na fakt, że dany respondent może nie przesiąść się na transport zbiorowy z samochodu osobowego, pomimo deklaracji w ankiecie.

Potencjalny popyt na transport zbiorowy można oszacować na podstawie badań dotyczących dojazdów do pracy mieszkańców poszczególnych Powiatów. Poniżej przedstawiono grafiki obrazujące miejsca dojazdów do pracy przez mieszkańców, grafiki sporządzono na podstawie danych publikowanych przez GUS.

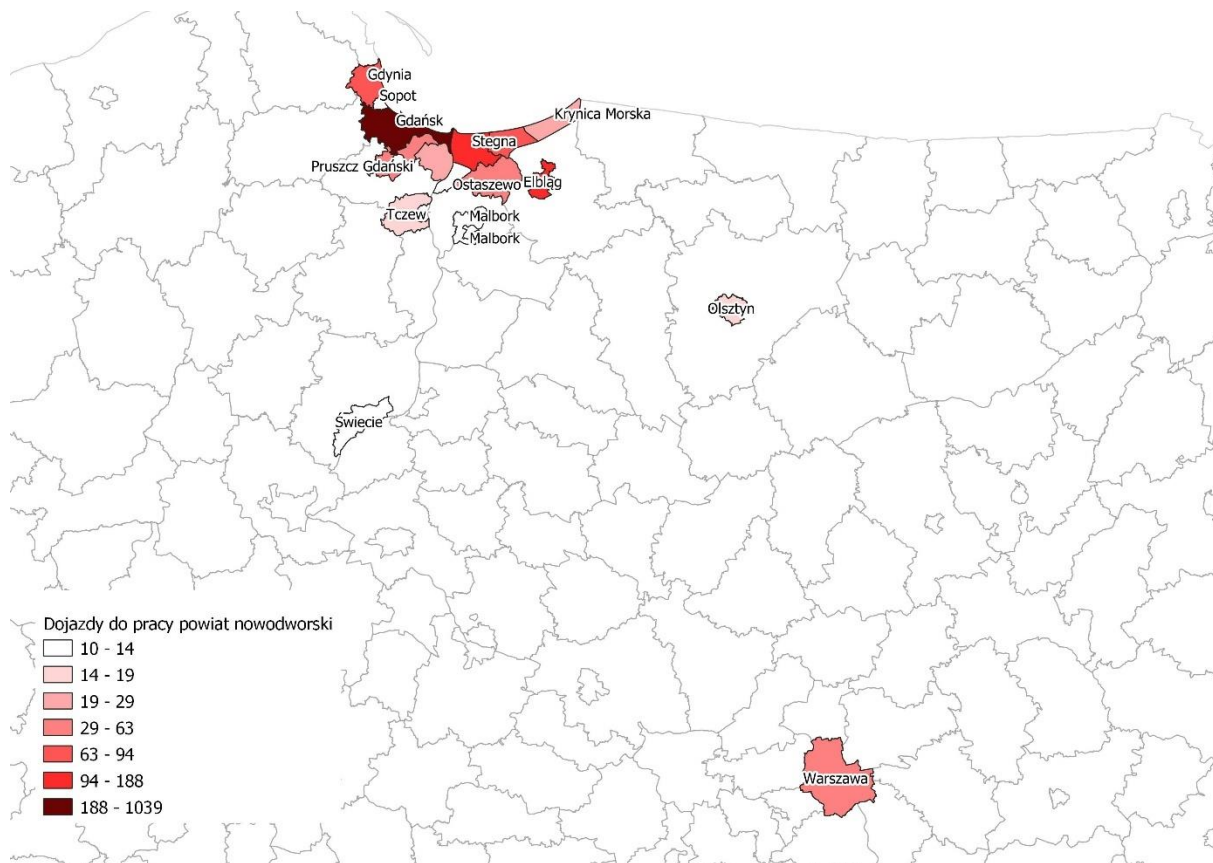


Rysunek 4 Dojazdy do pracy mieszkańców Powiatu Elbląskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania GUS „Dojazdy do pracy NSP 2011”.

Powyższa grafika wskazuje, że najczęściej mieszkańców Powiatu Elbląskiego pracuje w Mieście Elbląg, następnie w Olsztynie oraz w Pasłęku. Zdarzają się również mieszkańcy, którzy pracują w znacznej odległości od swojego miejsca zamieszkania tj. Warszawa lub Radzyń Podlaski.

Należy mieć na uwadze, że mieszkańcy, którzy decydują się na podróż transportem zbiorowym w celu dojazdu do pracy muszą korzystać ze wszystkich szczebli transportu zbiorowego tj. wojewódzkiego, powiatowego, gminnego.

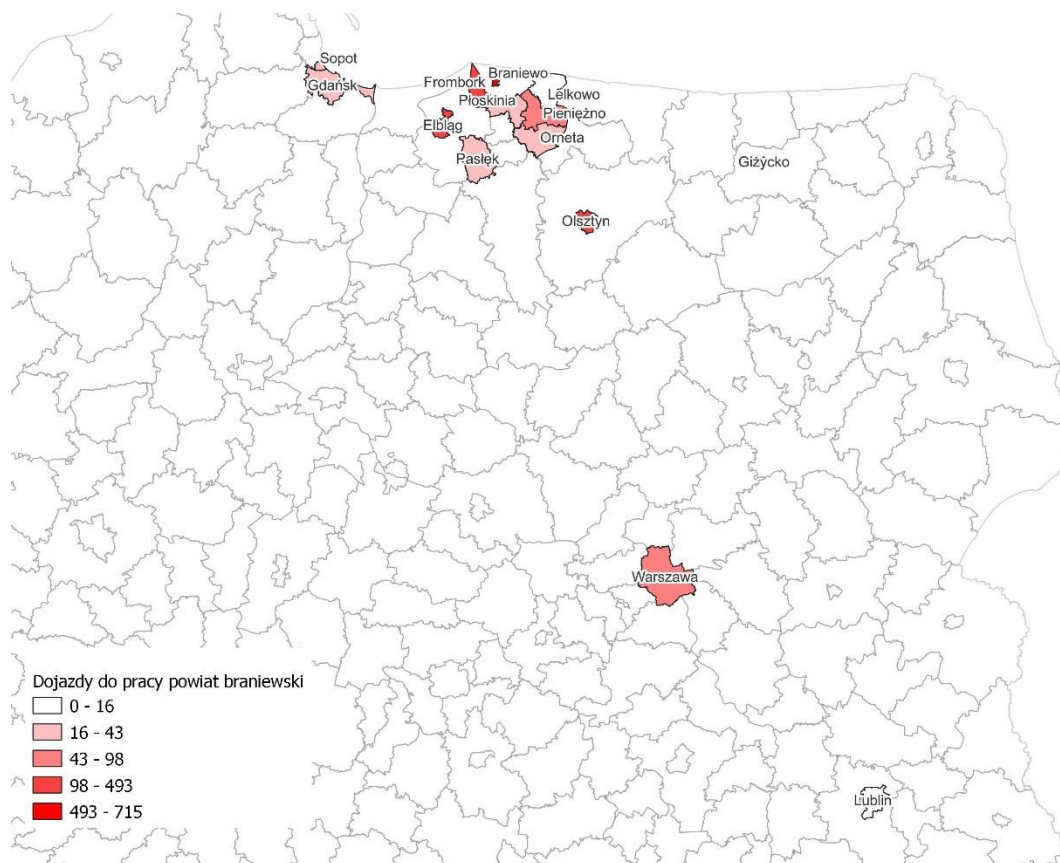


Rysunek 5 Dojazdy do pracy powiat nowodworskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania GUS „Dojazdy do pracy NSP 2011”.

Mieszkańcy powiatu nowodworskiego najczęściej do pracy dojeżdżają do pracy w Gdańsku, następnie do Nowego Dworu oraz do Elbląga. Podróże odbywane są również na większych odległościach

do Warszawy, Olsztyna lub Świecia. Powyższa rycina wskazuje, że mieszkańcy mogą wykorzystywać w codziennych dojazdach do pracy przewozy o charakterze powiatowym.



Rysunek 6 Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu braniewskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowania GUS „Dojazdy do pracy NSP 2011”.

Mieszkańcy powiatu braniewskiego najczęściej podróżują do pracy do Braniewa, Olsztyna oraz Elbląga w celach zarobkowych. Podobnie jak dla innych powiatów, mieszkańcy podróżują do innych części Polski takich jak Warszawa lub Lublin. I w tym przypadku podróże do pracy mogą być zapewnione powiatowym transportem zbiorowym.

3.2. Prognoza

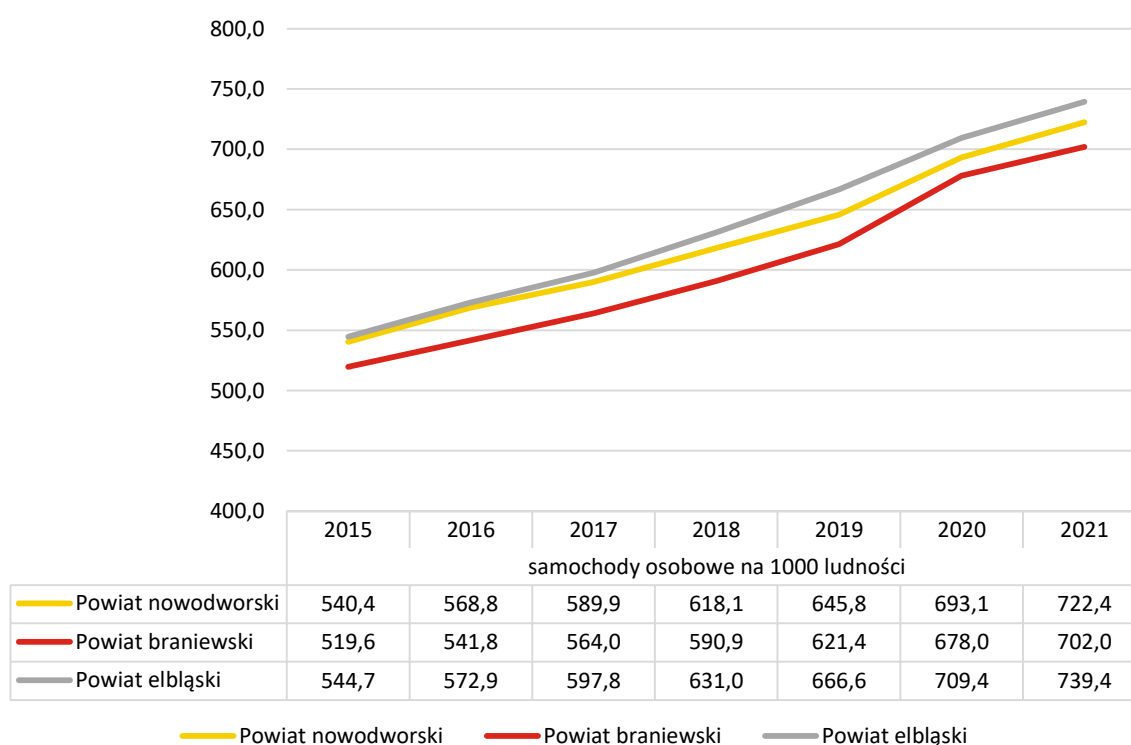
popytu

Publiczny transport zbiorowy jest bardzo istotnym narzędziem w kwestii kształtowania polityki lokalnej przez samorządów. Popyt na usługi transportu zbiorowego zależy jest od bardzo wielu czynników, min.:

- struktury mieszkańców (osoby w wieku produkcyjnym, przed produkcyjnym oraz poprodukcyjnym),
- wieku mieszkańców,
- stopnia motoryzacji,
- gęstości zaludnienia,

- jakości oferty przewozowej,
- dostępności do przystanków,
- jakości dróg lokalnych wraz z infrastrukturą taką jak parkingi.

Należy mieć na uwadze, że dwa czynniki wyżej opisane w Planie mają bardzo istotny wpływ na podaż transportu zbiorowego. Rosnący wskaźnik motoryzacji z każdym rokiem wskazuje, że mieszkańcy w swoich codziennych podróżach wybierają samochód osobowy.



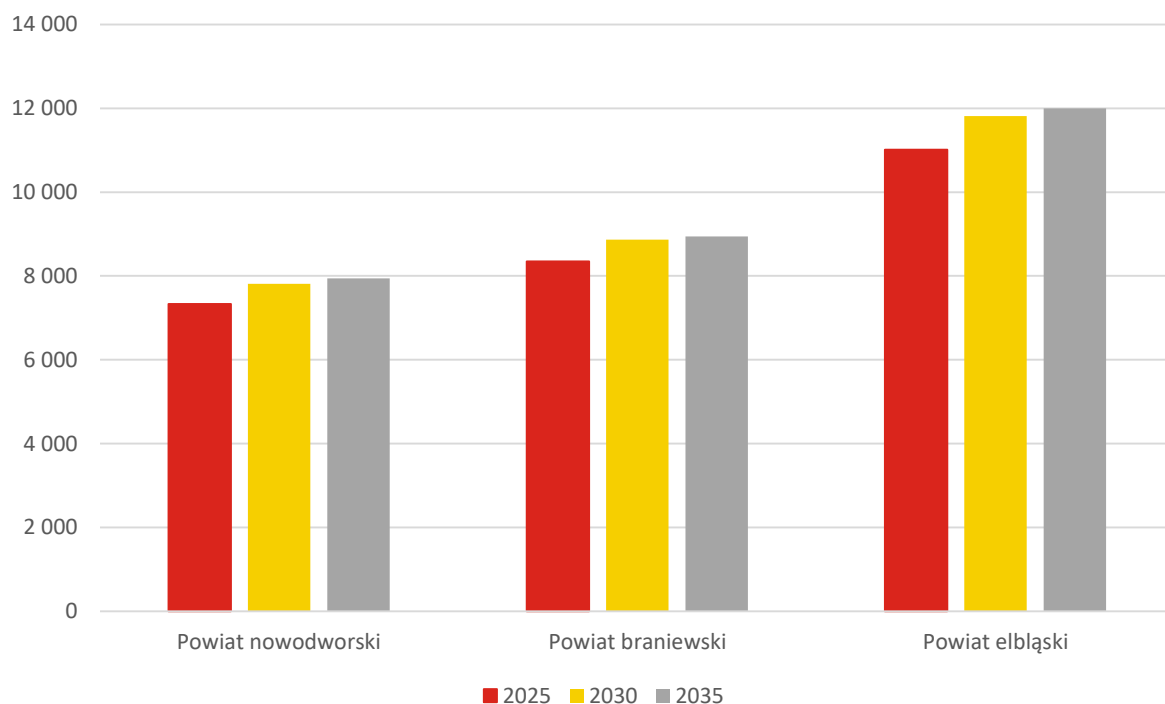
Wykres 5 Wskaźnik motoryzacji dla Powiatów

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS Bank Danych Lokalnych.

Na podstawie powyższego wykresu należy wnioskować, że obecny trend może w kolejnych latach być kontynuowany. Tylko zdecydowana polityka transportowa może w pewnym stopniu odwrócić ten trend.

Innym czynnikiem, który wpływa na popyt na transport zbiorowy jest struktura mieszkańców. Zgodnie z prognozami GUS udział osób w wieku poprodukcyjnym będzie z kolejnymi latami rósł.

Osoby w wieku poprodukcyjnym, jak wspomiano powyżej, w pewnym stopniu mogą być uzależnione od transportu zbiorowego z uwagi na wiek bądź stan zdrowia. W celu walki z tzw. wykluczeniem transportowym należy zapewnić dla takich osób atrakcyjną ofertą przewozową w celu zaspokojenia codziennych potrzeb takich jak np. dojazd do lekarza, zakupy, cele towarzyskie. Poniższy wykres przedstawia wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym.



Wykres 6 Osoby w wieku poprodukcyjnym w kolejnych latach

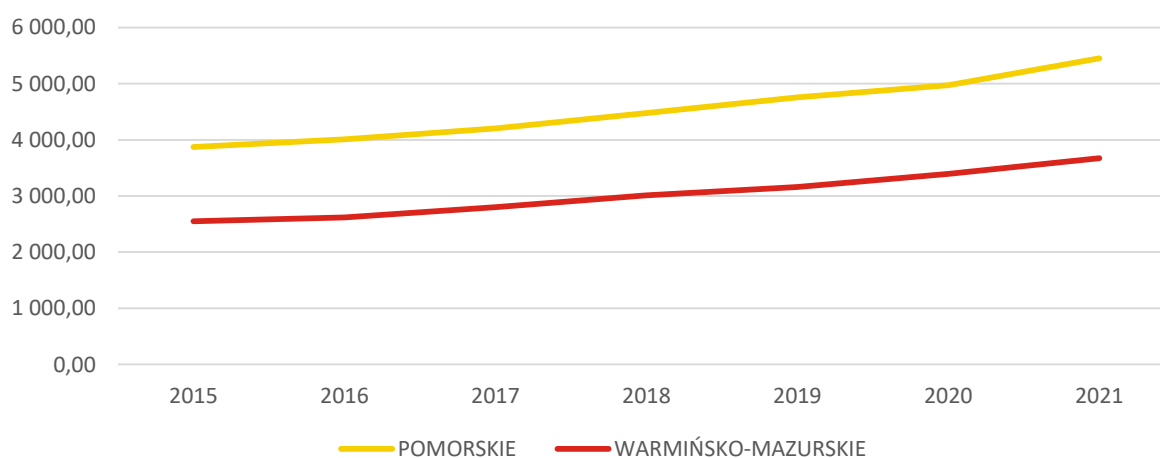
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS Bank Danych Lokalnych.

Zgodnie z powyższym wykresem, prognozy wskazują na rosnący udział w społeczeństwie dla każdego z Powiatów, osób w wieku poprodukcyjnym. Jednocześnie dla tych samych Powiatów prognozuje się wzrost wskaźnika motoryzacji, czyli liczby samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. Należy wnioskować, że przy utrzymaniu obecnego stanu transportu zbiorowego tj. liczba połączeń, częstotliwość, gęstość przystanków oraz przy braku odwrócenia trendu struktury ludności wskaźnik motoryzacji będzie dalej rósł. Mieszkańcy, którzy będą mogli poruszać się samochodem osobowym będą to robić. Pewna część mieszkańców, jak wspomniano wyżej będzie korzystać transportu zbiorowego z uwagi na stan zdrowia i wiek. Należy też mieć na uwadze, że łączna liczba mieszkańców w Powiatach również ulegnie zmniejszeniu co w konsekwencji prowadzi do zmniejszenia liczby podróży w Powiatach.

Badania marketingowe wykonane wśród mieszkańców w różnych częściach Polski wskazują, że poprawa dostępności transportu zbiorowego tj. częstotliwość, nowe kierunki połączeń, gęstość przystanków skutkują zwiększeniem popytu na transport zbiorowy. Biorąc pod uwagę czynniki demograficzne w Powiatach tj. spadek liczby ludności, wzrost osób w wieku poprodukcyjnym należy zwiększać jakość transportu zbiorowego, aby przeciwdziałać wzrostowi wskaźnika motoryzacji, a jednocześnie zapewnić odpowiednią ofertę przewozową dla mieszkańców, którzy mogliby zrezygnować z przejazdów samochodem osobowym.

Podaż publicznego transportu zbiorowego jest zależna przede wszystkim od finansów samorządów, które organizują PTZ. Systemy transportu zbiorowego w Polsce organizowane przez samorządy są deficytowe. Oznacza to, że organizacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej powoduje wydatek z budżetów samorządowych. W pewnym stopniu, mniejszym lub większym wydatki na transport zbiorowy są pokrywane z wpływów z opłat za przejazdy oraz

opłat dodatkowych, jednak nie jest to pokrycie w 100%. Koszty realizacji połączeń autobusowych zależne są od czynników takich jak wynagrodzenia pracowników oraz kosztów eksploatacji pojazdów w tym zakup paliwa. Dla zobrazowania rosnących kosztów organizacji przewozów, które w prosty sposób wpływają na wydatki z budżetów samorządowych poniżej przedstawiono wzrost wynagrodzeń w sekcji klasyfikacji PKD - H, czyli transport i gospodarka magazynowa w Powiatach.



Wykres 7 Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto wg sekcji PKD H - Transport i gospodarka magazynowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS Bank Danych Lokalnych.

Zgodnie z powyższym wykresem średnie wynagrodzenie zarówno dla województwa Pomorskiego jak i Warmińsko-Mazurskiego rośnie z roku na rok. Wynagrodzenie dla pracowników jest jednym z największych kosztów przedsiębiorcy, to przekłada się bezpośrednio na koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa, a w konsekwencji na koszty organizacji transportu. Samorządy w celu zwiększenia wpływów z biletów mogą decydować o zwiększaniu ceny za bilety, jednak jest to krok, który może w konsekwencji prowadzić do spadku liczby pasażerów. Wbrew pozorom właściwym rozwiązaniem może być zwiększanie oferty przewozowej w celu pozyskania nowych pasażerów, a w konsekwencji zwiększeniu udziału wpływów z biletów w ogólnym koszcie organizacji transportu, działanie takie jednak musi być poprzedzone odpowiednim badaniem marketingowym dotyczącym potencjalnego popytu. Innym czynnikiem mającym wpływ na przyszłą podaż

w publicznym transporcie zbiorowym jest pozyskanie dofinansowania na organizację transportu. Samorządy mają możliwość pozyskania dopłat do jednego wozokilometra dzięki dofinansowaniu z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Dzięki zewnętrznemu dofinansowaniu wraz z wpływami ze sprzedaży biletów deficyt w finansowaniu publicznego transportu zbiorowego może być znacznie mniejszy, dzięki temu możliwe będzie uruchamianie nowych połączeń autobusowych.

Innym aspektem dotyczącym podaży publicznego transportu zbiorowego jest jakość pojazdów wykonujących przewozy. Pojazdy nowe lub młode gwarantują pewność oraz niezawodność, im wiek autobusu jest większy tym krzywa niezawodności pojazdu się zwiększa co przekłada się na realizację zaplanowanych kursów. I w tym przypadku samorządy mogą liczyć na pomoc w zakupie

z zewnętrznych źródeł. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 2010 roku przewiduje, że samorząd jako Organizator może zakupić pojazdy i przekazać je swojemu Operatorowi. Skorzystać z dofinansowania zewnętrznego może również sam Operator. Konkursy organizowane przez różne instytucje na dofinansowanie pojazdów dotyczące zarówno Organizatorów jak i Operatorów.

Podsumowując, pomimo rosnących kosztów realizacji usługi przewozowej samorządy mają możliwość zwiększania popytu publicznego transportu zbiorowego za pomocą dofinansowania zewnętrznego, dzięki temu deficyt budżetowy pojedynczej linii nie jest tak znaczny, co w konsekwencji pozwala na uruchamianie nowych połączeń. Uruchomienie nowych połączeń (zwiększenie podaży) może bezpośrednio wpływać na liczbę pasażerów, a dzięki temu na zwiększenie wpływów ze sprzedaży biletów. Wraz ze zwiększaniem popytu możliwe jest zwiększenie podaży na usługi transportu zbiorowego.

4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Poniżej w tabeli przedstawiono wykaz zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego oraz zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zaświadczenia oraz Zezwolenia w zależności od charakteru linii mogą być wydane przez:

- Wójta, jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze gminy,
- Burmistrza albo prezydenta miasta, w którym siedzibę ma związek międzygminny – jeżeli przewozy mają być wykonywane na obszarze gmin tworzących taki związek,
- Prezydenta miasta na prawach powiatu – jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu,
- Starosty – jeżeli przewozy mają odbywać się na obszarze powiatu – z wyłączeniem przewozów wymienionych powyżej,
- Marszałka województwa – jeżeli przewozy mają odbywać się poza obszarem jednego powiatu, ale na obszarze jednego województwa,
- Marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy – jeżeli przewozy mają odbywać się poza obszarem jednego województwa.

Tabela 4 Połączenia autobusowe wykonywane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez właściwy Organ

Nr linii	Przebieg	Przewoźnik	Organ wydający	Nr zezwolenia
2861011-41	Elbląg – Raczki Elbląskie – Żurawiec – Balewo – Markusy – Krzewsk – Tropy – Raczki Elbląskie – Elbląg	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Prezydent Miasta Elbląg	140
2861011-18	Elbląg – Łęcze – Kadyny Cegielnia – Kikoły – Tolkmicko	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Prezydent Miasta Elbląg	142
2861011-35	Elbląg – Łęcze – Połoniny – Bogdaniec – Suchacz – Kadyny – Kikoły – Tolkmicko	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Prezydent Miasta Elbląg	141
2861011-17	Elbląg – Jagodno – Rangóry – Kamionek Wielki – Połoniny – Bogdaniec – Suchacz – Kadyny – Kikoły – Janówek - Tolkmicko	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Prezydent Miasta Elbląg	143
2861011-55	Elbląg – Jagodno –	Transport	Prezydent Miasta	162

	Rangóry – Kamionek Wielki – Poloniny – Bogdaniec-Suchacz	Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholz	Elbląg	
2861011-36	Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniewo – Rachowo – Wiśniewo – Balewo – Krzewsk – Żurawiec – Tropy Elbląskie – Raczki Elbląskie – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	79/2
2861011-46	Elbląg – Stoboje – Wilkowo – Pomorska Wieś Zastawno – Kwietnik – Nowe Monasterzysko – Karszewo – Błudowo – Płonne – Młynary – Młynarska Wola	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	149
2861011-49	Pasłęk – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	151
2861011-54	Elbląg – Bielnik Pierwszy – Janowo – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Nowotki – Batorowo – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	158
2861011-29	Elbląg – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Jezioro – Markusy – Balewo – Markusy – Rachowo – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	67/2
2861011-37	Elbląg – Rychliki	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	134/1
2861011-7	Elbląg – Pasłęk	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	139/1
2861011-3	Elbląg – Młynarska Wola	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	34/2
2861011-6	Elbląg - Zwierzno	Przedsiębiorstwo Komunikacji	Prezydent Miasta Elbląg	37/3

		Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.		
2861011-9	Kwietniewo - Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	40/6
2861011-5	Kwietniewo – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	56/1
2861011-48	Elbląg – Młynary Rynek	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	58/3
2861011-23	Elbląg – Nowina – Wężzina – Nowy Dwór – Lisów – Krosienko – Krosno – Pastęk	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	59/4
2861011-25	Elbląg – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	66/4
2861011-11	Stankowo – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	77/4
2861011-10	Rychliki – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	84/3
2861011-8	Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	92/5
2861011-4	Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary Rynek	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	63/1
2861011-51	Młynary Rynek – Zaścianki – Zastawno – Pomorska Wieś – Wilkowo – Stoboje – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	154
2861011-53	Elbląg – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik Drugi – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Kępiny Wielkie – Nowe Batorowo -	NOIR Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	156

	Batorowo			
2861011-42	Elbląg – Łęcze – Kadyny Cegielnia – Kadyny – Kikoły – Janówek – Tolkmicko	NOIR Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	144
2861011-43	Elbląg – Jagodno – Rangóry – Kamionek Wielki – Połoniny – Bogdaniec – Suchacz – Kadyny – Kikoły – Janówek – Tolkmicko	NOIR Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	145
2861011-44	Elbląg – Krasny Las – Łęcze – Połoniny – Bogdaniec – Suchacz – Kadyny – Janówek – Tolkmicko	NOIR Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	146
2861011-45	Elbląg – Kazimierzowo – Adamowo – Helenowo – Elbląg	NOIR Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	147
2861011-56	Elbląg – Jagodno – Rangóry – Kamionek Wielki – Połoniny – Bogdaniec – Suchacz	NOIR Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	163
2861011-57	Elbląg – Łęcze – Bogdaniec – Suchacz	NOIR Sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	164
2861011-58	Elbląg – Karczowiska – Szopy – Jegłownik – Nogat – Nowy Dwór Elbląski	Eveli sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	165
2861011-59	Stankowo - Stare Dolno – Rachowo – Markusy – Krzewsk – Żółwiniec – Węgle Żukowo – Żurawiec – Elbląg	Eveli sp. z o.o.	Prezydent Miasta Elbląg	166
R2802020	Braniewo – Ułowo – Klejnówko – Klejnowo – Ułowo – Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	020
R2802022	Braniewo – Rogity – Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	022
R2802034	Braniewo – Garbina Wieś – Rusy - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	034
R2802037	Pieniężno – Słup – Siekiera – Pęciszewo – Żelazna Góra – Grodzie –	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w	Starosta Braniewski	037

	Maciejewo - Braniewo	Elblągu sp. z o.o.		
R2802040	Braniewo – Glinka - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	040
R2802046	Braniewo – Maciejewo – Lipowina – Grzędowo – Lutkowo – Wyszkowo – Siekiera – Zagaje – Grabowiec – Głębock – Sówki – Lelkowo – Dębowiec – Słup – Pajtuny - Pieniężno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	046
R2802047	Pieniężno – Pajtuny – Lelkowo – Grabowiec – Zagaje – Wyszkowo – Siekiera – Grzędowo – Krzewno – Grodzie – Maciejewo – Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	047
R2802048	Bieńkowo – Zagaje – Grabowiec – Głębock – Słup – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno – Sawity – Piotrowiec – Wyszkowo – Białczyn – Wola Lipowska – Lipowina – Zakrzewiec – Świętochowo – Bobrowiec - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	048
R2802049	Braniewo – Szyleny – Demity – Tolkowiec – Pakosze – Pieniężno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	049
R2802050	Braniewo – Młoteczno – Zgoda – Rodowo – Młoteczno – Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	050
R2802051	Braniewo – Bemowizna – Chłopki – Szyleny – Bemowizna – Braniewo – Bobrowiec – Maciejewo – Lipowina – Białczyn – Piotrowiec – Sawity – Pieniężno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	051
R2802052	Braniewo – Bemowizna – Szyleny – Chłopki – Brzeszczyny – Marcinkowo – Chłopki – Szyleny - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	052

R2802057	Braniewo – Zgoda – Gronowo – Kalinówek – Gronowo – Młoteczno – Kalinówek – Stare Banowo – Lipowina – Świętochowo - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	057
R2802058	Braniewo – Kalinówek – Rodowo – Zgoda – Szyleny – Chłopki – Brzeszczyny – Szyleny - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	058
R2802059	Braniewo – Gronowo – Kalinówek – Gronowo – Zgoda - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	059
R2802060	Braniewo – Kalinówek – Żelazna Góra - Lipowina - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	060
R2802061	Braniewo – Lipowina – Gronówko – Krzewno - Grzechotki – Grzędowo – Gronowo – Młoteczno – Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	061
R2802062	Braniewo – Szalmia – Czosnowo – Płoskinia – Strubno – Żugienie - Pieniężno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	062
R2802064	Braniewo – Glinka – Drewnowo – Frombork – Garbina – Prętki - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	064
R2802066	Kierpajny Wielkie – Pakosze – Wilczęta – Nowica – Stare Siedlisko – Chruściel – Pierzchały – Wielewo - Braniewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	066
R2802067	Braniewo – Lipowina – Żelazna Góra – Lutkowo – Jachowo – Siekiera – Zagaje – Siekiera – Lelkowo – Słup – Łajsy - Pieniężno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Braniewski	067
35001	Tolkmicko – Janówek – Suchacz – Połoniny – Łęcze – Pagórki – Łęcze – Kadyny – Janówek – Tolkmicko	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholm	Burmistrz Tolkmicka	3/2015

35002	Tolkmicko – Kikoły – Kadyny – Łęcze – Nadbrzeże – Kamionek Wielki – Pęklewo – Kadyny – Kikoły – Janówek – Tolkmicko	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Burmistrz Tolkmicka	5/2015
35003	Tolkmicko – Chojnowo – Podgrodzie – Tolkmicko – Kikoły – Kadyny – Pagórki – Łęcze – Połoniny – Suchacz – Kadyny – Janówek – Tolkmicko	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Burmistrz Tolkmicka	4/2015
35004	Przybyłowo – Brzezina – Tolkmicko – Pęklewo – Połoniny – Łęcze – Kamionek Wielki – Nadbrzeże – Łęcze – Tolkmicko	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Burmistrz Tolkmicka	2/2015
35005	Tolkmicko – Podgrodzie – Brzezina – Przybyłowo	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Burmistrz Tolkmicka	1/2015
35101	Wilkowo – Stoboje – Milejewo	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Wójt Gminy Milejewo	1/2022
35100	Rychnowy – Milejewo - Jagodnik	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Wójt Gminy Milejewo	2/2022
34018	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Grochowo – Groszkowo – Płonina – Łaszka – Grochowo – Łaszka – Sztutowo – Stegna – Nowy Dwór Gdański	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Nowodworski	WK.7250.1.2011
34020	Nowy Dwór Gdański – Mirówko – Stare Babki – Nowa Kościelnica – Pułkownikówka – Piaskowiec – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo – Nowy Dwór Gdański	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Nowodworski	WK.7250.6.2012

34156	Nowy Dwór Gdański – Chelmek – Stegna – Mikoszewo – Drewnica – Nowy Dwór Gdański	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Nowodworski	WK.7250.7.2014
34993	Rybina – Groszkowo – Stegna – Nowy Dwór Gdański	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Nowodworski	WK.7250.12.2018
34017	Nowy Dwór Gdański – Cyganeek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Junoszynowo – Jantar – Mikoszewo – Przemysław – Drewnica – Żuławski – Wiśniówka – Szarpawa – Wybicko – Mirówko – Nowy Dwór Gdański	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Nowodworski	WK.5531-17/09
37450	Żurawiec – Węgle Żukowo – Jurandowo – Żółwiniec – Krzewsk – Markusy – Topolno Małe – Stankowo – Nowe Dolno – Dzierzgonka – Wiśniewo – Balewo - Jezioro – Żurawiec	Arriva Bus Transport Polska sp. z.o.o.	Wójt Gminy Markusy	1/2022
37451	Zwierzno – Złotnica – Stalewo – Zwierzno – Rachowo – Kępniwo – Zwierzno – Brudrzędy – Stare Dolno – Wiśniewo – Jurandowo – Węgle Żukowo - Żurawiec	Arriva Bus Transport Polska sp. z.o.o.	Wójt Gminy Markusy	2/2022
-	Rychliki – Marwica – Jelonki – Budki – Liszki – Barzyny – Dziśnity – Gołutowo - Lepno	Transport Osobowy Stepaniuk Marcin Stepaniuk	Wójt Gminy Rychliki	1/2021/P
-	Powodowo – Wysoka – Rychliki – Protowo – Krupin – Kwietniewo – Dymki – Rejsyty – Rychliki	Transport Osobowy Stepaniuk Marcin Stepaniuk	Wójt Gminy Rychliki	2/2021/P
280405-18	Pasęk – Rogajny – Salkowice – Grądkki - Kwitajny	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	0000018/1
280405-21	Pasęk – Jelonki - Rychliki	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	0000021/4

R280405-26	Pasłek – Młynary – Młynarska Wola	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	0000026/1
R280419-31	Janów – Wężina – Dłużyna - Krosienko	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	0000031
R280421-32	Rychliki – Krosno - Pasłek	Transport Osobowy Stepaniuk Marcin Stepaniuk	Starosta Elbląski	0000032
RS280405-33	Pasłek – Anglity - Godkowo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	0000033
RS280405-34	Pasłek – Stegny - Młynary	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	0000034
U280490	Tolkmicko – Łęcze – Rychnowy – Chojnowo – Tolkmicko	Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc	Starosta Elbląski	90/1
U280492	Pasłek – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Osiek – Godkowo – Skowrony	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	92/1
U280493	Młynary – Płonne – Błudowo – Włóczyška – Karszewo – Nowe Monasterzysko – Majewo – Milejewo – Majewo – Nowe Monasterzysko – Podgórze – Zaścianki – Młynary	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	93/1
U280495	Młynarska Wola – Młynary – Zaścianki – Zastawno – Pomorska Wieś – Wilkowo – Sierpin – Przezmark Osiedle – Przezmark – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	95/1
U280498	Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie – Żurawiec – Krzewsk – Wiśniewo – Balewo – Markusy – Rachowo – Wiśniewo – Dzierżonka – Nowe Dolno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	98/1

	– Stankowo – Topolno Małe – Marwica – Marwica Wlk. – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo			
U280499	Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie – Żurawiec – Krzewsk – Wiśniewo – Balewo – Markusy – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępnowo – Brudzędy – Stare Dolno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	99/1
U2804100	Elbląg – Szopy – Jęglownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Różany – Zwierzno – Kępnowo – Brudzędy – Stare Dolno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	100/1
U2804101	Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie – Żurawiec – Krzewsk – Wiśniewo – Balewo – Markusy – Rachowo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	101
U2804102	Pasłek – Nowa Wieś – Nowa Wieś Cierpie – Rydzówka – Czarna Góra – Kały – Śliwica	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	102/1
U2804103	Pasłek – Majki – Zielonka Pasłęcka – Marzewo – Dargowo – Drulity – Lepno	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	103/1
U2804104	Elbląg – Nowy Dwór Elbląski	EVELI sp. z o.o.	Starosta Elbląski	104/1
U2804105	Elbląg – Raczki Elbląski – Markusy – Elbląg	EVELI sp. z o.o.	Starosta Elbląski	105/1
U2804106	Elbląg – Milejewo – Ogrodniki – Pagórki – Łęcze – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	106
U2804107	Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	107
U2804108	Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik – Milejewo	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	108
U2804109	Pasłek – Aniołowo – Nowina – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	109

U2804110	Pasłek – Rieczna – Nowina – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	110
U2804111	Pasłek – Krosno – Nowina – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	111
U2804112	Pasłek – Rzędy – Strzelnica – Rogajny – Surowe – Nowy Cieszyn – Grądkówko – Grądko	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	112
U2804113	Elbląg – Dąbrowa – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Majewo – Nowe Monasterzysko – Karszewo – Włóczyńska – Błudowo – Płonno – Młynary – Gardyny – Kraskowo – Kurowo – Braniewskie – Kraskowo – Gardyny – Młynary – Zaścianki – Zastawno – Kwietnik Wieś – Kamiennik – Stoboje – Stagniewo – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	113
U2804114	Pasłek – Krosno – Rieczna – Marianka – Pasłek – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	114
U2804115	Pasłek – Krosno – Rieczna – Marianka – Pasłek – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	115
U2804116	Elbląg – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Zwierzno – Stalewo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	116
U2804117	Elbląg – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Gronowo Elbląskie	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	117
U2804118	Pasłek – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka –	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w	Starosta Elbląski	118

	Rychliki – Rejsyty	Elblągu sp. z o.o.		
U2804119	Pasłek – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Wysoka – Powodowo	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	119
U2804120/41	Bielnik Pierwszy – Radomska – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	120
U2804121/42A	Elbląg – Nowina – Przewodowo – Sierpin	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	121
U2804122/42B	Sierpin – Przewodowo Osiedle – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	122
U2804123/42C	Elbląg – Rawska – Gronowo Górne – Nowina – Przewodowo – Przewodowo Osiedle	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o.	Starosta Elbląski	123
U2804124/43A	Nowotki Pętla – Cieplica – Nowe Batorowo – Batorowo – Nowakowo – Elbląg -	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	124
U2804125/43B	Nowotki Pętla – Cieplice – Nowakowo – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	125
U2804126/44A	Kępy Wielkie – Kępa Rybacka – Bielnik Drugi – Janowo – Kazimierzowo – Adamowo Osiedle – Helenowo – Władysławowo – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	126
U2804127/44B	Kępy Wielkie – Kępa Rybacka – Bielnik Drugi – Janowo – Kazimierzowo – Adamowo Osiedle – Helenowo – Władysławowo – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	127
U2804128/44C	Elbląg – Władysławowo – Helenowo – Adamowo Osiedle – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	128
U2804129/45A	Weklice – Nowa Pilona – Komorowo Osiedle – Przewodowo – Janów – Nowina – Gronowo Górne	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	129

	– Elbląg			
U2804130/45B	Weklice – Nowa Piona – Myślecin -Piona – Komorowo – Przezmark – Janów – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	130
U2804131/45C	Weklice – Bogaczewo – Myślecin – Komorowo – Przezmark – Janów – Nowina – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	131
U2804132/51A	Gronowo Górne – Władysławowo – Adamowo – Bielnik Pierwszy	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	132
U2804133/51B	Bielnik Pierwszy – Elbląg – Gronowo Górne	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	133
U2804134/51C	Kazimierzowo – Adamowo – Helenowo – Władysławowo – Gronowo	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	134
U2804135/52A	Wilkowo – Sierpin – Przezmark – Piona – Weklice – Janów – Piona	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	135
U2804136/52B	Piona – Komorowo – Przezmark – Wilkowo – Sierpin – Piona – Weklice – Piona -	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	136
U2804137/52C	Piona – Komorowo – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Sierpin – Piona – Weklice – Myślecin Piona – Janów	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	137
U2804138/53A	Elbląg – Gronowo Górne – Janów – Komorowo Żuławskie – Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Dłużno – Lisów – Krosienko – Wężina	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	138
U2804139/53B	Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Družno – Lisów – Krosienko – Lisów – Družno – Nowy Dwór – Dłużyna – Wężina – Komorowo Żuławskie – Piona Szkoła – Wężina	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	139
U2804140/53C	Wężina – Piona Szkoła – Komorowo Żuławskie – Gronowo – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	140
U2804141/53D	Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Družno – Lisów –	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	141

	Krosienko – Lisów – Družno – Nowy Dwór – Dłużyna – Wężina – Komorowo Żuławskie – Janów – Komorowo Żuławskie – Janów - Komorowo Żuławskie – Wężina -			
U2804142/53E	Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Družno – Lisów – Krosienko – Lisów – Družno – Nowy Dwór – Dłużyna – Wężina – Gronowo Górne – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	142
U2804143/54A	Janowo – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Kępiny Wielkie – Nowakowo Szkoła – Nowotki – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	143
U2804144/54B	Nowakowo Szkoła – Kępiny Wielkie – Bielnik Drugi – Janowo – Kępa Rybacka – Kępiny Wielkie – Nowakowo Szkoła – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	144
U2804145/54C	Nowakowo Szkoła – Kępiny Wielkie – Kępa Rybacka – Bielnik Drugi – Janowo – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	145
U2804146/55A	Elbląg – Nowakowo Szkoła – Nowe Batorowo – Batorowo – Nowakowo Szkoła	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	146
U2804147/55B	Nowakowo Szkoła – Batorowo – Nowe Batorowo – Cieplice – Nowotki – Cieplice – Nowakowo – Elbląg – Nowakowo	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	147
U2804148/55C	Nowakowo Szkoła – Batorowo – Nowe Batorowo – Nowotki – Nowakowo – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	148
U2804149/56A	Gronowo Górne – Elbląg – Raczkki Elbląskie – Tropy Elbląskie	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	149
U2804150/56B	Gronowo Górne – Elbląg – Raczkki Elbląskie – Tropy Elbląskie	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	150

U2804151/56C	Tropy Elbląskie – Elbląg – Gronowo Górne	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	151
U2804152/56D	Tropy Elbląskie – Raczki Elbląskie – Elbląg	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	152
U2804153/56E	Tropy Elbląskie – Raczki Elbląskie – Elbląg – Gronowo Górne	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	153
U2804154/57	Elbląg – Nowakowo – Nowe Batorowo – Nowotki – Cieplice	NOIR sp. z o.o.	Starosta Elbląski	154

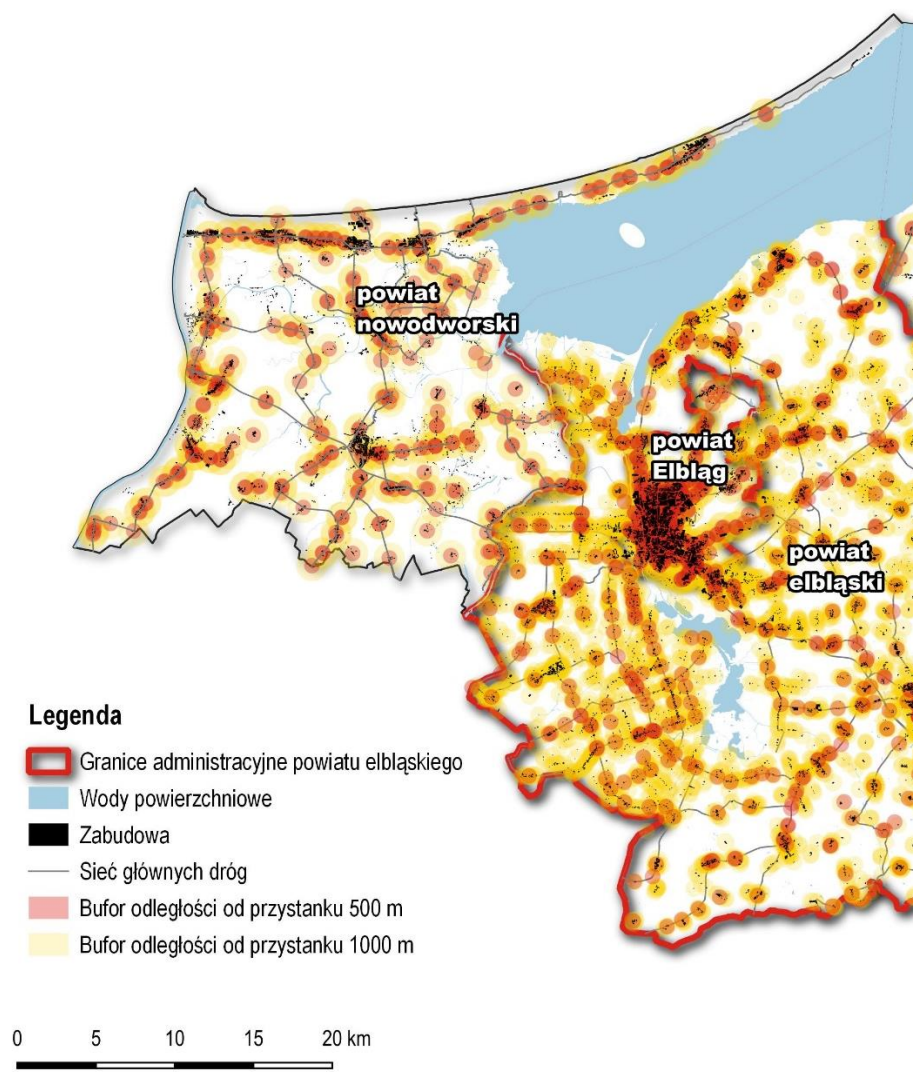
Źródło: opracowanie własne na podstawie Zezwoleń i Zaświadczeń uzyskanych od Zamawiającego.

Dodatkowo na obszarze Powiatów funkcjonują linie autobusowe na mocy porozumień międzygminnych. Podpisane zostało porozumienie międzygminne pomiędzy Gminą Dzierzgoń a Gminą Rychliki. Przedmiotem niniejszego porozumienia jest powierzenie Gminie Dzierzgoń części zadań Gminy Rychliki z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego poprzez świadczenie usług przewozów pasażerskich na terenie Gminy Rychliki.

Połączenia kolejowe realizowane są poprzez spółki PolRegio oraz PKP InterCity. Częstotliwość połączeń jest następująca:

- Elbląg – Malbork – 18 par połączeń (14 połączeń PolRegio, 5 par InterCity),
- Elbląg – Olsztyn – 11 par połączeń (6 połączeń PolRegio, 5 połączeń PKP InterCity).

Na poniższej grafice przedstawiono przystanki w Powiatach wraz z tzw. buforem dostępności do przystanku w odległości 500 m oraz 1000 m. Największą sieć przystanków podsiada Powiat Elbląski.



Rysunek 7 Bufory dostępności do przystanków w Powiatach

Źródło: opracowanie własne.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć komunikacji publicznej swoim zasięgiem powinna obejmować większą część Powiatów. Sieć połączeń powinna odzwierciedlać potrzeby mieszkańców oraz zaspokajać podstawowe potrzeby transportowe.

Powinno dążyć się do dostosowywania oferty przewozowej do zmieniających się zachowań transportowo – komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów. Czynnikiem wpływającym na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

- zmiany liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia,
- zmiany społeczno-gospodarcze,
- rozwój przestrzenny Powiatów.

Przy określaniu sieci komunikacji publicznej powinno kierować się następującymi czynnikami:

Tabela 5 Proponowane linie autobusowe na terenie Powiatów.

I.p. Relacja	
Powiat Elbląski w powiązaniu z Miastem Elbląg	
1	Elbląg – Jagodno – Rangóry – Kamionek Wielki – Połoniny – Bogdaniec – Suchacz – Kadyny – Janówek – Tolkmicko
2	Elbląg – Łęcze – Kadyny – Janówek – Tolkmicko
3	Elbląg – Łęcze – Połoniny – Suchacz – Kadyny – Janówek – Tolkmicko
4	Elbląg – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Ogrodniki – Pagórki – Łęcze – Elbląg
5	Elbląg – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Majewo – Nowe Monasterzysko – Karszewo – Błudowo – Płonno – Młynary – Młynarska Wola
6	Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik Wielki – Kwietnik – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Gardyny – Kraskowo – Kurowo Braniewskie – Stare Siedlisko – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze
7	Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zalesie – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Młynarska Wola – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze
8	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary
9	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zalesie – Borzynowo – Leszczyna – Marianka – Pasłęk
10	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Piona – Nowa Piona – Bogaczewo – Aniolowo – Zielony Grąd – Marianka Kolonia – Pasłęk
11	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Piona – Nowa Piona – Bogaczewo – Aniolowo – Zielony Grąd – Rieczna – Krosno – Pasłęk

- zapewnienie połączeń siedzib gmin z siedzibami powiatów oraz siedzibą województwa,
- wielkości obecnych potoków pasażerskich,
- zapewnienie połączeń pomiędzy siedzibami gmin,
- zapewnienie połączeń pomiędzy siedzibami powiatów sąsiednich – w miarę możliwości finansowych.

Należy mieć na uwadze, że proponowane połączenia w głównej mierze będą wymagać porozumień międzygminnych pomiędzy jednostkami samorządu. W poniższej tabeli przedstawiono planowaną sieć linii komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej.

- 12 Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Wężzina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko – Krosno – Pasłek
- 13 Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Przezmark – Sierpin – Przezmark – Komorowo Żuławskie – Janów – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg
- 14 Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Jezioro – Balewo – Markusy – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo
- 15 Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo – Topolno Małe – Marwica – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo
- 16 Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo
- 17 Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – Stalewo – Żuławka Sztumska
- 18 Elbląg – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Jezioro – Balewo – Markusy – Wiśniewo – Nowe Dolno – Stare Dolno
- 19 Elbląg – Karczowiska Górne – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – Bagart – Nowiny – Nowiec – Dzierzgoń
- 20 Elbląg – Karczowiska Górne – Szopy – Wikrowo Kolonia – Jegłownik – Nowy Dwór Elbląski
- 21 Elbląg – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Kępiny Wielkie – Batorowo – Cieplice – Nowotki
- 22 Elbląg – Kazimierzowo – Adamowo-Osiedle – Helenowo – Elbląg
- 23 Pasłek – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola – Krasinek – Janiki Pasłęckie – Słobity – Józefowo – Karwiny – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry
- 24 Pasłek – Robity – Nowe Wikrowo – Gulbity – Łukszty – Słobity – Józefowo – Karwiny – Wilczęta – Sopoty – Ławki – Dębiny
- 25 Pasłek – Rzędy – Strzelnica – Rogajny – Surowe – Kwitajny – Zielno
- 26 Pasłek – Rzędy – Strzelnica – Rogajny – Surowe – Sałkowice – Surowe – Kwitajny – Surowe – Nowy Cieszyn – Grądówko – Grądko – Grużajny
- 27 Pasłek – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Skowrony – Godkowo – Sójkowo – Ząbrowiec – Gwiździny – Lesiska – Rożnowo – Miłakowo
- 28 Pasłek – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Olkowo – Klusajny – Drwęczno – Orneta
- 29 Pasłek – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Osiek – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Łęпно Kolonia – Dąbkowo – Dobry – Dąbkowo – Łęпно – Wikrowo – Podągi
- 30 Pasłek – Majki – Zielonka Pasłęcka – Marzewo – Dargowo – Drulity – Lepno – Buczyniec
- 31 Pasłek – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Rychliki – Wysoka – Powodowo – Stare Dolno – Święty Gaj
- 32 Pasłek – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo – Krupin – Protowo – Sójki – Pachoły – Dzierzgoń
- 33 Pasłek – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Śliwica – Oleśnica – Krasin – Nowiny – Sakówko – Pasłek
- 34 Pasłek – Rieczna – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Rejsyty – Gisiel – Myślice – Pronie – Milikowo – Przezmark
- 35 Tolkmicko – Łęcze – Rychnowy – Chojnowo – Tolkmicko
- 36 Pasłek – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Osiek – Godkowo – Skowrony

- 37 Młynary – Pionne – Błudowo – Włóczyńska – Karszewo – Nowe Monasterzysko – Majewo – Milejewo – Majewo – Nowe Monasterzysko – Podgórze – Zaścianki – Młynary
- 38 Młynarska Wola – Młynary – Zaścianki – Zastawno – Pomorska Wieś – Wilkowo – Sierpin – Przewmark Osiedle – Przewmark – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg
- 39 Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie – Żurawiec – Krzewsk – Wiśniewo – Balewo – Markusy – Rachowo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo – Topolno Małe – Marwica – Marwica Wlk. – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo
- 40 Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie – Żurawiec – Krzewsk – Wiśniewo – Balewo – Markusy – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępnowo – Brudzędy – Stare Dolno
- 41 Elbląg – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Różany – Zwierzno – Kępnowo – Brudzędy – Stare Dolno
- 42 Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie – Żurawiec – Krzewsk – Wiśniewo – Balewo – Markusy – Rachowo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo
- 43 Pasłęk – Nowa Wieś – Nowa Wieś Cierpkie – Rydzówka – Czarna Góra – Kąty – Śliwica
- 44 Pasłęk – Majki – Zielonka Pasłęcka – Marzewo – Dargowo – Drulity – Lepno
- 45 Elbląg – Nowy Dwór Elbląski
- 46 Elbląg – Raczki Elbląski – Markusy – Elbląg
- 47 Elbląg – Milejewo – Ogrodniki – Pagórki – Łęcze – Elbląg
- 48 Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik
- 49 Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik – Milejewo
- 50 Pasłęk – Aniolowo – Nowina – Elbląg
- 51 Pasłęk – Rieczna – Nowina – Elbląg
- 52 Pasłęk – Krosno – Nowina – Elbląg
- 53 Pasłęk – Rzędy – Strzelnica – Rogajny – Surowe – Nowy Cieszyn – Grądkówko – Grądko
- 54 Elbląg – Dąbrowa – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Majewo – Nowe Monasterzysko – Karszewo – Włóczyńska – Błudowo – Pionne – Młynary – Gardyny – Kraskowo – Kurowo – Braniewskie – Kraskowo – Gardyny – Młynary – Zaścianki – Zastawno – Kwietnik Wieś – Kamiennik – Stoboje – Stagniewo – Elbląg
- 55 Pasłęk – Krosno – Rieczna – Marianka – Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola
- 56 Pasłęk – Krosno – Rieczna – Marianka – Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary
- 57 Elbląg – Karczowska Górna – Gajewiec – Jasionno – Zwierzno – Stalewo
- 58 Elbląg – Karczowska Górna – Gajewiec – Jasionno – Gronowo Elbląskie
- 59 Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Rejsyty
- 60 Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Wysoka – Powodowo
- 61 Bielnik Pierwszy – Radomska – Elbląg
- 62 Elbląg – Nowina – Przewmark – Sierpin
- 63 Sierpin – Przewmark Osiedle – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg
- 64 Elbląg – Rawska – Gronowo Górne – Nowina – Przewmark – Przewmark Osiedle
- 65 Nowotki Pętla – Cieplica – Nowe Batorowo – Batorowo – Nowakowo – Elbląg -
- 66 Nowotki Pętla – Cieplice – Nowakowo – Elbląg
- 67 Kępiny Wielkie – Kępa Rybacka – Bielnik Drugi – Janowo – Kazimierzewo – Adamowo Osiedle – Helenowo – Władysławowo – Elbląg
- 68 Kępiny Wielkie – Kępa Rybacka – Bielnik Drugi – Janowo – Kazimierzewo – Adamowo Osiedle –

- Helenowo – Władysławowo – Elbląg
- 69 Elbląg – Władysławowo – Helenowo – Adamowo Osiedle – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik
- 70 Wekllice – Nowa Pilona – Komorowo Osiedle – Przezmark – Janów – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg
- 71 Wekllice – Nowa Pilona – Myślęcina -Pilona – Komorowo – Przezmark – Janów – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg
- 72 Wekllice – Bogaczewo – Myślęcina – Komorowo – Przezmark – Janów – Nowina – Elbląg
- 73 Gronowo Górne – Władysławowo – Adamowo – Bielnik Pierwszy
- 74 Bielnik Pierwszy – Elbląg – Gronowo Górne
- 75 Kazimierzowo – Adamowo – Helenowo – Władysławowo – Gronowo
- 76 Wilkowo – Sierpin – Przezmark – Pilona – Wekllice – Janów – Pilona
- 77 Pilona – Komorowo – Przezmark – Wilkowo – Sierpin – Pilona – Wekllice – Pilona -
- 78 Pilona – Komorowo – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Sierpin – Pilona – Wekllice – Myślęcina Pilona – Janów
- 79 Elbląg – Gronowo Górne – Janów – Komorowo Żuławskie – Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Dłużno – Lisów – Krosienko – Wężina
- 80 Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko – Lisów – Drużno – Nowy Dwór – Dłużyna – Wężina – Komorowo Żuławskie – Pilona Szkoła – Wężina
- 81 Wężina – Pilona Szkoła – Komorowo Żuławskie – Gronowo – Elbląg
- 82 Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko – Lisów – Drużno – Nowy Dwór – Dłużyna – Wężina – Komorowo Żuławskie – Janów – Komorowo Żuławskie – Janów - Komorowo Żuławskie – Wężina -
- 83 Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko – Lisów – Drużno – Nowy Dwór – Dłużyna – Wężina – Gronowo Górne – Elbląg
- 84 Janowo – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Kępy Wielkie – Nowakowo Szkoła – Nowotki – Elbląg
- 85 Nowakowo Szkoła – Kępy Wielkie – Bielnik Drugi – Janowo – Kępa Rybacka – Kępy Wielkie – Nowakowo Szkoła – Elbląg
- 86 Nowakowo Szkoła – Kępy Wielkie – Kępa Rybacka – Bielnik Drugi – Janowo – Elbląg
- 87 Elbląg – Nowakowo Szkoła – Nowe Batorowo – Batorowo – Nowakowo Szkoła
- 88 Nowakowo Szkoła – Batorowo – Nowe Batorowo – Cieplice – Nowotki – Cieplice – Nowakowo – Elbląg – Nowakowo
- 89 Nowakowo Szkoła – Batorowo – Nowe Batorowo – Nowotki – Nowakowo – Elbląg
- 90 Gronowo Górne – Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie
- 91 Gronowo Górne – Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie
- 92 Tropy Elbląskie – Elbląg – Gronowo Górne
- 93 Tropy Elbląskie – Raczki Elbląskie – Elbląg
- 94 Tropy Elbląskie – Raczki Elbląskie – Elbląg – Gronowo Górne
- 95 Elbląg – Nowakowo – Nowe Batorowo – Nowotki – Cieplice
- Powiat Braniewski**
- 1 Braniewo – Ułowo – Klejnowo – Różaniec – Klejnowo – Klejnowko – Nowa Pasłęka
- 2 Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Zgoda – Rusy – Zgoda – Rodowo – Gronowo – Kalinówek – Pęciszewo – Kalinówek – Podleśne – Wyżyny – Rogity – Braniewo
- 3 Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Gronowo – Kalinówek – Pęciszewo – Grzechotki – Żelazna Góra – Krzewno – Gronówko – Lipowina – Grodzie – Zakrzewiec – Maciejewo – Świętochowo – Bobrowiec – Braniewo

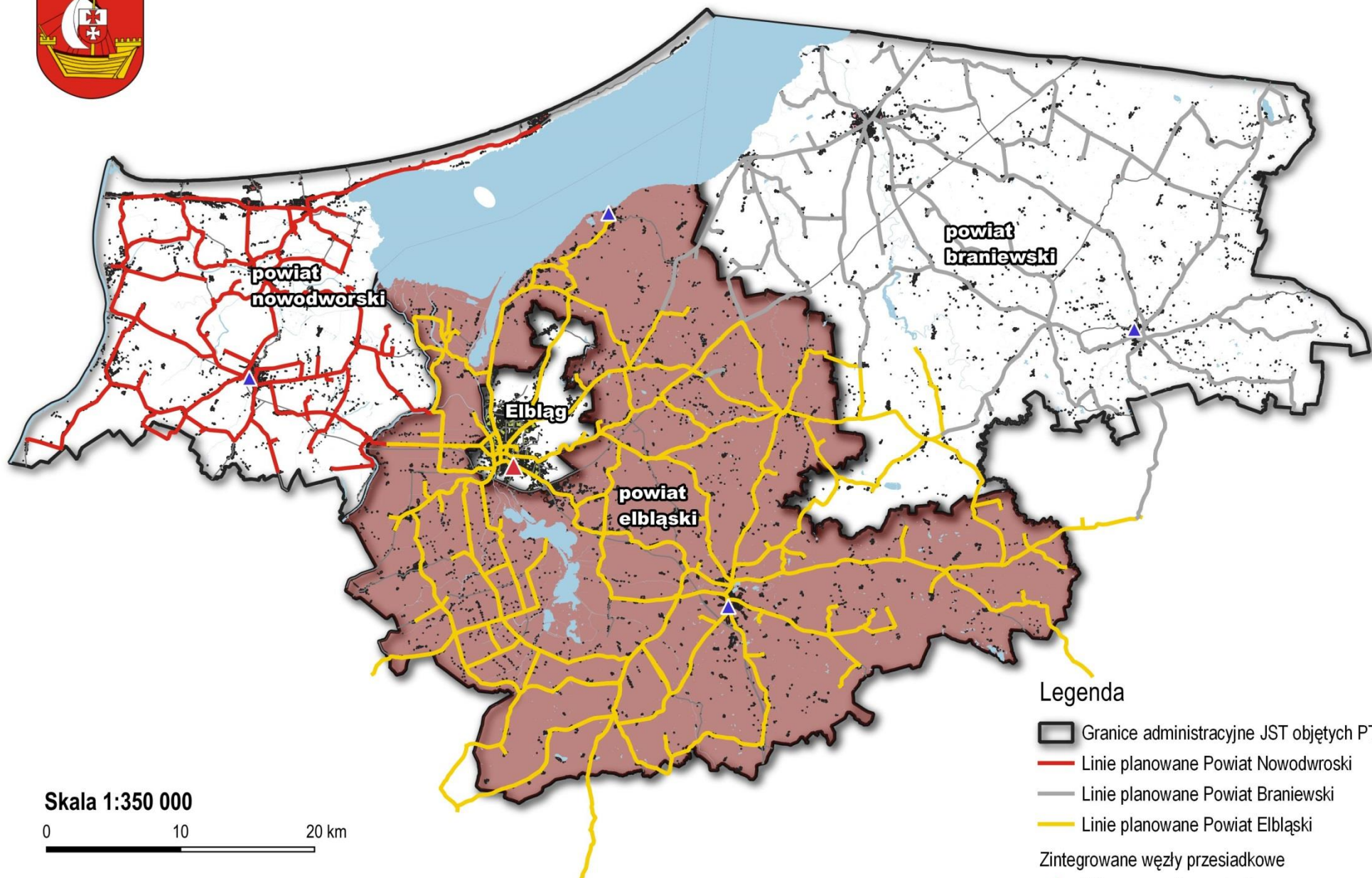
- 4 Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Gronówko – Krzewno – Żelazna Góra – Grzędowo – Krasnolipie – Lutkowo – Wyszkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Krzekoty – Miłaki – Lełkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Wilknicki Młyn – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno
- 5 Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Gronówko – Krzewno – Żelazna Góra – Grzędowo – Krasnolipie – Lutkowo – Wyszkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Piele – Grabowiec – Głębock – Młynowo – Jarzeński Młyn – Jarzeń – Głębock – Sówki – Lełkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Wilknicki Młyn – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno
- 6 Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Wola Lipowska – Białczyn – Piotrowiec – Sawity – Pieniężno – Różaniec – Łoźnik – Pelty – Pluty
- 7 Braniewo – Bemowizna – Szyleny – Chłopki – Szyleny-Osada – Brzeszczyny – Marcinkowo – Lubnowo – Tolkowiec – Demity – Jarzębiec – Tolkowiec – Wysoka Braniewska – Pakosze – Kajnity – Żugienie – Pieniężno – Różaniec – Kowale – Głądy – Lubianka – Wopy
- 8 Braniewo – Szyleny – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Dąbrowa – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Kajnity – Żugienie – Pieniężno – Borowiec – Radziejewo – Lechowo – Niedbałki – Jesionowo
- 9 Braniewo – Szyleny – Kolonia – Szyleny – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Brzostki – Kierpajny Wielkie – Bornity – Wojnity – Glebiska
- 10 Braniewo – Szyleny Kolonia – Szyleny – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Długobór – Łozy – Stygajny – Bardyny – Sopoty – Wilczęta – Karwiny – Słobity
- 11 Braniewo – Glinka – Biedkowo Kolonia – Chruściel – Piórkowo – Zaporowo – Stare Siedlisko – Zaporowo – Piórkowo – Chruściel – Pierzchały – Trąbki – Dąbrowa – Płoskinia
- 12 Braniewo – Glinka – Biedkowo Kolonia – Drewnowo – Biedkowo – Bogdany – Krze – Frombork
- 13 Braniewo – Glinka – Biedkowo Kolonia – Chruściel – Piórkowo – Zaporowo – Stare Siedlisko – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Gładysze – Wilczęta – Karwiny – Słobity
- 14 Braniewo – Zawierz – Wielewo – Pierzchały
- 15 Braniewo – Prętki – Stępień – Garbina – Frombork
- 16 Braniewo – Prętki – Stępień – Cielętnik – Garbina
- 17 Frombork – Baranówka – Małe Wierzno – Wielkie Wierzno – Rucianka – Nowe Sadłuki – Nowe Monasterzysko – Stare Monasterzysko – Podgórze – Młynary
- 18 Pieniężno – Cieszęta – Henrykowo – Nowy Dwór – Orneta
- 19 Elbląg – Dąbrowa – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Zajęczkowo – Huta Żuławska – Pogrodzie – Wodynia – Krzyżewo – Narusa – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo
- 20 Pasłek – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Płonne – Błudowo – Włóczyska – Krzywiec – Jędrychowo – Baranówka – Ronin – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo
- Powiat Nowodworski**
- 1 Elbląg – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Sztutowo – Kały Rybackie – Krynica Morska obręb Nowa Karczma (Piaski)
- 2 Elbląg – Kazimierzowo – Jazowa – Rakowo – Wierciny – Rakowo – Jazowa – Solnica – Rakowiska – Solnica – Orliniec – Solnica – Różewo – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański
- 3 Elbląg – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik Drugi – Kęпки – Stobna – Nowinki – Kępiny Małe – Przysiółek – Wężowiec – Kępiny Małe – Marzęcino – Orliniec – Powale – Gozdawa – Powale – Starocin – Nowy Dwór Gdański
- 4 Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowy Żuławskie – Marynowy – Myszewko – Myszkowo – Myszewo – Nidowo

- 5 Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowo Żuławskie – Myszewko – Myszkowo – Myszewko – Marynowy – Tuja – Lubieszewo – Lubiszyniek – Stawiec – Jeziernik – Lubiszyniek Pierwszy – Jeziernik – Komarówka – Ostaszewo
- 6 Nowy Dwór Gdański – Mirówko – Stare Babki – Dworek – Nowa Kościelnica – Pułkownikówka – Piaskowiec – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo
- 7 Nowy Dwór Gdański – Orłowo – Lubieszewo – Stawiec – Jeziernik – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo
- 8 Nowy Dwór Gdański – Powalina – Marzęcino – Osłonka – Chełmek – Stobiec – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna
- 9 Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Mirówko – Wybicko – Szkarpawa – Świerznica – Nowotna – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna
- 10 Nowy Dwór Gdański – Stare Babki – Dworek – Niedźwiedzica – Dworek – Stróża – Żuławki – Broniewo – Wiśniówka – Broniewo – Żuławki – Drewnica – Przemysław – Mikoszewo
- 11 Tujsk – Świerznica – Rybina – Chorażówka – Globica – Chorażówka – Rybina – Rybinka – Rybina-Cegielnia – Sztutowo
- 12 Sztutowo – Stegna – Stegienka-Osada – Junoszyno – Jantar-Kolonia – Stegienka-Wieś – Jantar – Mikoszewo – Izbiska – Przemysław – Drewnica
- 13 Rybina – Grochowo Pierwsze – Groszkowo – Płonina – Łaszka – Grochowo Trzecie – Sztutowo
- 14 Kobyła Kępa – Grochowo Drugie – Sztutowo – Kały Rybackie – Skowronki – Krynica Morska

Źródło:

opracowanie

własne.



Skala 1:350 000



Rysunek 8 Planowana sieć komunikacyjna na terenie Powiatów

Źródło: opracowanie własne

Legenda

- ▭ Granice administracyjne JST objętych PT
 - Linie planowane Powiat Nowodworski
 - Linie planowane Powiat Braniewski
 - Linie planowane Powiat Elbląski
- Zintegrowane węzły przesiadkowe
- ▲ Główny węzeł przesiadkowy
 - ▲ Pozostałe węzły przesiadkowe

5. Źródła i formy i finansowania usług przewozowych

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z art. 1 ust. 2, określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań Organizatora transportu, realizowanego w ramach Planu transportowego (zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 3 tej ustawy).

Formami finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

1. Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
2. Rekompensaty z tytułu:
 - a. utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przez Operatora przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych przez Operatora kosztów w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
3. Środki transportu udostępniane Operatorowi przez Organizatora na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wszystkie ww. formy finansowania transportu mogą się ze sobą łączyć.

Źródłami finansowania transportu publicznego mogą być w szczególności:

- wpływy ze sprzedaży biletów przejazdowych oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe,
- środki budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- udostępnianie Operatorowi przez Organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- środki budżetu centralnego, w tym rekompensata utraconych przychodów w efekcie stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (nie dotyczy komunikacji miejskiej),
- środki Unii Europejskiej,
- środki z innych źródeł.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Podział zadań przewozowych jest odzwierciedleniem polityki transportowej w danym regionie.

Dobrze rozwinięte regiony charakteryzują się niskim współczynnikiem motoryzacji, który został opisany powyżej oraz niskimi wartościami dla transportu indywidualnego w podziale modalnym zadań przewozowych. Każdy mieszkaniec podejmujący indywidualną decyzję o wyborze środka transportu kieruje się własnymi preferencjami dotyczącymi jakości, długości oraz ceny podróży. Czynniki wpływające na wybór środka transportu to przede wszystkim:

- Dostępność - rozumiana jako swoboda przemieszczania się bez zbędnej straty czasu np. oczekiwanie na przyjazd środka komunikacji publicznej lub szukanie miejsca parkingowego;
- Warunki atmosferyczne - decyzja o wyborze środka transportu jest mocno powiązana z warunkami atmosferycznymi np. temperatura, opady;
- Warunki przestrzenne rozumiane jako odległość od/do przystanku, możliwość zaparkowania pojazdu w pobliżu miejsca zamieszkania lub celu podróży;
- Czas – całkowity czas podróży, dotarcie od/do środka transportu, czas oczekiwania na środek transportu.

Mieszkańcy na terenie Powiatów mają do wyboru cztery środki transportu, jest to:

- transport indywidualny,
- transport autobusowy,
- transport kolejowy,
- transport rowerowy.

Obecnie, mieszkańcy najczęściej wybierają w codziennych podróżach transport indywidualny, czyli samochód osobowy.

Należy dążyć do zwiększania liczby pasażerów w transporcie autobusowym, ma to bezpośredni wpływ na jakość życia mieszkańców poprzez zmniejszenie ilości szkodliwych substancji powstałych w wyniku spalania paliw, zmniejszona zostanie kongestia ruchu, a co za tym idzie infrastruktura będzie wymagała rzadszych remontów. W celu zwiększenia udziału mieszkańców w podróżach komunikacji publicznej należy zapewnić następujące warunki:

- zwiększona częstotliwość połączeń linii komunikacyjnych,
- nowoczesny tabor wyposażony w klimatyzację, odpowiednie udogodnienia dla pasażerów,
- przystosowanie pojazdów do przewozu osób niepełnosprawnych,
- zwiększenie prędkości komunikacyjnej,
- udogodnienia dla pojazdów komunikacji publicznej w infrastrukturze np. buspasy,
- siatka linii komunikacyjnych obsługująca generatory ruchu.

Należy również zwrócić uwagę na ogólnopolski trend wzrostu ruchu rowerowego. Coraz częściej budowana infrastruktura rowerowa spełnia potrzeby oraz wymagania rowerzystów, co przedkłada się na zwiększenie udziału mieszkańców w ruchu rowerowym, co jest najbardziej ekonomicznym oraz ekologicznym środkiem transportu. W miarę możliwości należy podejmować decyzję o budowie odpowiedniej infrastruktury rowerowej, która bezpośrednio wpływa na zwiększanie liczby rowerzystów.

7. Zasady organizacji rynku przewozów

7.1. Określenie trybu wyboru Operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zadań organizatora należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1710 z późn. zm.) albo
- ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. 2023 poz. 140, z późn. zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tzw. wybór z wolnej ręki).

Podmiot wewnętrzny

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

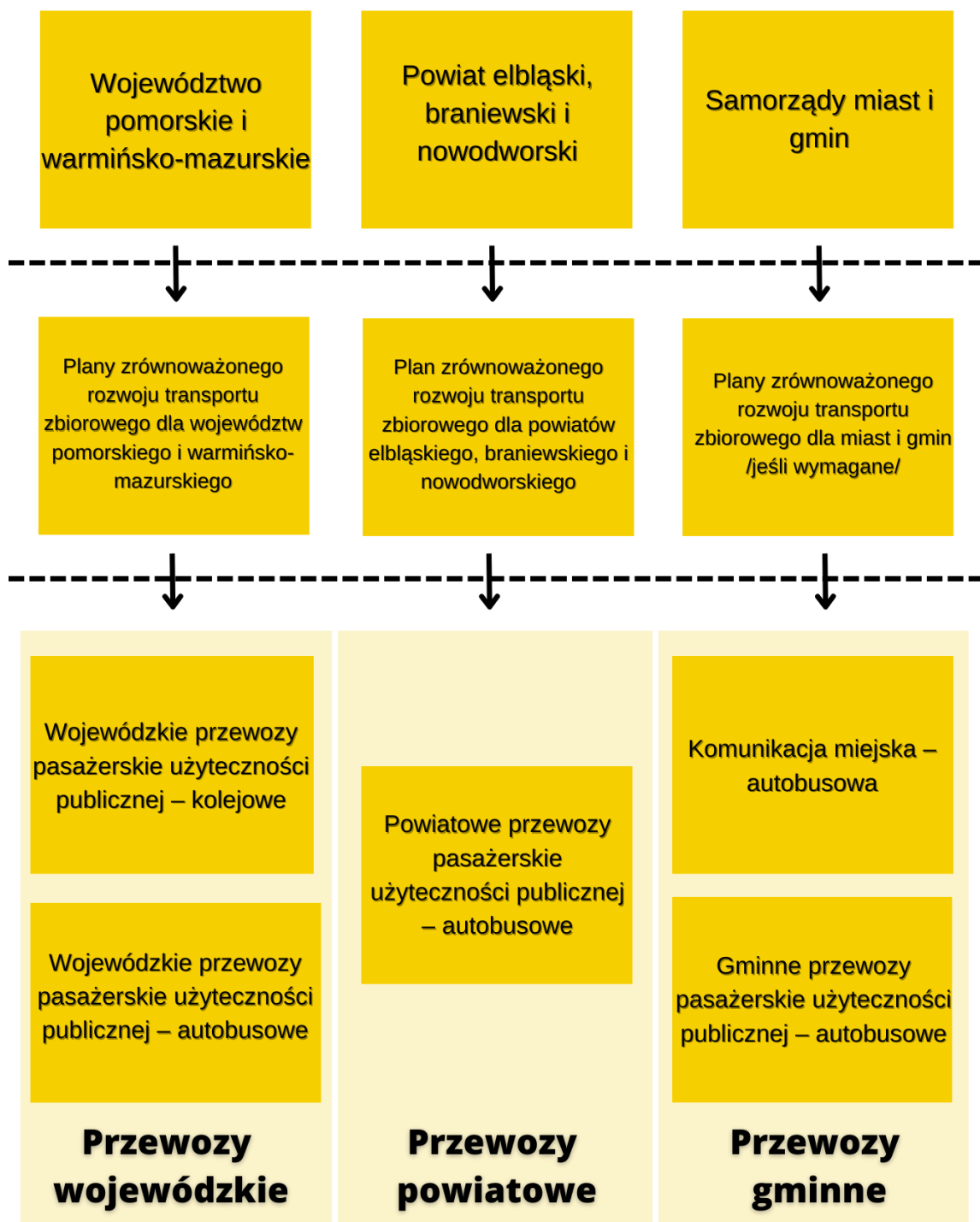
- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie

usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo

- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007 jest (art. 2 lit. j rozporządzenia) odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami. Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by w umowie zawieranej bezpośrednio o świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

7.2. Podmioty rynku i zasady jego realizacji



Rysunek 9 Schemat hierarchizacji przewozów w Powiatach

Źródło: opracowanie własne.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 2010 roku wprowadziła pojęcie Organizatora transportu. Na terenie Powiatu Elbląskiego Organizatorem transportu jest Starosta. Starosta może być również Organizatorem transportu na terenie innego powiatu bądź Gminy na podstawie stosownych porozumień międzygminnych. Z uwagi na obszar działania Organizatorem może być:

- gmina:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie.
- związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.
- powiat:
 - **na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,**
 - **któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie.**
- związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny.
- związek metropolitalny:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego.
- województwo:
 - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie.
- minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Do zadań Organizatora należy:

- **planowanie rozwoju transportu,**
- **organizowanie publicznego transportu zbiorowego,**
- **zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.**

7.3. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja usług transportu publicznego ma zasadnicze znaczenia dla rozwoju transportu publicznego na terenie danego obszaru. Integracja powinna polegać na następujących aspektach:

- wspólna taryfa biletowa,
- zsynchronizowane rozkłady jazdy,
- spójny system informacji pasażerskiej,
- jedno źródło informacji o rozkładach jazdy.

Powyższe aspekty są kluczowe do spójnego oraz jasnego dla pasażera systemu komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem jest również możliwość zapewnienia dla mieszkańców dogodnej możliwości zmiany środka transportu, z mocnym naciskiem na transport publiczny. Należy zapewniać możliwości zmiany środka transportu w dogodnych warunkach. W punktach styku różnych gałęzi transportu należy tworzyć punkty przesiadkowe, które zapewnią łatwy, szybki oraz atrakcyjny sposób przesiadki. W tym celu należy tworzyć:

- węzły przesiadkowe, w tym dworce autobusowe z nowoczesną infrastrukturą integrujące transport publiczny,
- parkingi „park & ride”,
- parkingi „kiss & ride”,
- zintegrowany system informacji pasażerskiej,
- infrastrukturę rowerową w postaci dobrej jakości dróg rowerowych oraz parkingów rowerowych.

Należy podkreślić, że systemy transportu indywidualnego, zarówno samochody osobowe jak i rowery nie powinny wchodzić w konflikt z transportem publicznym, systemy te powinny się uzupełniać. Z racji tego, że skutki ekonomiczne i społeczne transportu indywidualnego samochodowego są znacznie wyższe niż transportu rowerowego czy transportu publicznego powinno się kłaść nacisk szczególnie na rozwój transportu publicznego, rowerowego i zachęcać mieszkańców do zmiany środka transportu. Powinno się inwestować w punkty styku różnych środków transportu tzw. centra przesiadkowe, aby zapewnić mieszkańcom wygodne przesiadki.

8. Pożądany standard usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej

8.1. Informacje

ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego Planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostek samorządowych. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard

życia mieszkańców. Zwiększenie jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych. Są to pasażerowie – użytkownicy transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów.

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 6 Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
Bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
Częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
Dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojazdu do przystanków.
Niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
Koszt	Dostosowanie taryfy do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora.
Prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów możliwe konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
Punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
Wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło:

opracowanie

własne

Planując ciągle podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w przewozach pasażerskich na terenie Powiatów należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2. Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

W poniższej tabeli przedstawiono podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.

Tabela 7 Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe (używane)
Boczna tablica kierunkowa – z prawej strony - ze wskazanym kierunkiem jazdy.	●	●
Herb lub logo Organizatora jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez Samorząd.	●	●
Norma spalin Euro 6 lub nisko/zeroemisyjne.	●	
Przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy.	●	
Przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna).		●
Elektroniczna tablica w środku pojazdu informująca o trasie przejazdu wraz z dynamiczną informacją o kolejnych przystankach.		●
Rampa dla wózków (w miarę możliwości technicznych).	●	
Regulamin przewozów.	●	●
Taryfa przewozowa do wglądu pasażera w dokumentacji pojazdu.	●	●
Wyposażenie pojazdu w urządzenie do sprzedaży biletów zlokalizowane w kabinie kierowcy bądź w strefie pasażerskiej.	●	●

Źródło:

opracowanie

własne

8.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- wyposażenia taboru w rampy/windy umożliwiające wjazd wózka inwalidzkiego na pokład pojazdu,
- wyposażenie pojazdu w tablice świetlne o dużym kontraście,
- wyposażenie pojazdu w system zapowiedzi głosowych,
- wyposażenie pojazdu w dodatkowe przyciski pomagające kontaktować się osobie niepełnosprawnej z kierowcą,
- zastosowanie czcionki Braille'a na przyciskach,
- zastosowanie poręczy o jasnym i łatwym do zauważenia kolorze,
- zapewnienie odpowiedniej ilości miejsc z tzw. niskiej podłogi tzn. miejsc do siadania bez zbędnych stopni.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze.

Osoby te, często z racji wieku i stanu zdrowia, nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

W miarę posiadanych możliwości finansowych należy dążyć, aby przedstawione powyżej rozwiązania były stosowane u Operatorów publicznego transportu zbiorowego.

8.4. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego.

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe (PM).

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych lub napędzanych wodorem.

Coraz bardziej popularne wśród operatorów PTZ stają się pojazdy elektryczne, a nowa technologia pozwala na pokonanie coraz to większych odległości przy jednym ładowaniu akumulatorów, zakup taboru zeroemisyjnego – elektrycznego jest szczególnie pożądanym dla pojazdów obsługujących linie miejskie. Pojazdy wykorzystujące energię elektryczną do napędu oprócz braku emisji w miejscu eksploatacji odznaczają się znacznie niższym poziomem hałasu niż w przypadku pojazdów napędzanych paliwami kopalnymi. Należy mieć jednak na uwadze, że zakup takiego pojazdu jest od 2 do nawet 3 razy droższy niż w przypadku pojazdów o napędzie spalinowym.

8.5. Pożądany standard infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym, a także od jakości drogi pieszej i różnicy wysokości. W przewozach publicznych można zwiększyć oddziaływanie przystanków poprzez lokalizację w ich obrębie parkingów typu Bike&Ride lub Park&Ride w przypadku budowy centrów przesiadkowych.

W każdej miejscowości objętej siecią komunikacyjną na obszarze Powiatów planuje się zatrzymanie pojazdu na minimum jednym przystanku. Większa liczba przystanków w miejscowościach będzie uwarunkowana faktycznymi potrzebami transportowymi oraz możliwościami technicznymi utworzenia przystanku.

W miarę posiadanych środków finansowych, będzie się dążyć do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom mieszkańców. Organizator PTZ często nie jest właścicielem przystanków komunikacyjnych ani nimi nie zarządza. Zarządzanie przystankami oraz bieżące utrzymanie pozostaje w gestii zarządcy drogi lub gminy właściwej dla terenu, na którym się on znajduje.

W trakcie przebudowy dróg oraz w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy – niezależnie od procesu inwestycyjnego sugeruje się, aby na sieci dróg ujedynolnić standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

- pełnioną funkcję dominującą (przystanek głównie dla wsiadających/wysiadających),
- liczbę pasażerów korzystających z przystanku,
- dostosowanie przystanku do potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej,
- natężenie ruchu na drodze, wzdłuż której zlokalizowany jest przystanek.

W poniższej tabeli przedstawiono przykładowy standard przystanków komunikacyjnych, możliwy do realizacji w miarę dostępności funduszy.

Tabela 8 Przykładowy standard wyposażenia przystanków komunikacyjnych

Obszar	Elementy	Wariant minimalny		Wariant kompleksowy	
		Opis	Miejsce stosowania	Opis	Miejsce stosowania
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy”	Znak drogowy umieszczony na słupku	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Znak drogowy stanowiący element wiaty przystankowej	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Nazwa przystanku i numer słupka	Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Wydrukowane na folii samoprzylepnej i przyklejone do wiaty przystankowej (pod daszkiem): nazwa i numer przystanku informacja o nazwie i numerze przystanku umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”)	Tabliczka informująca o statusie przystanku umieszczona na słupku, pod znakiem D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	nie dotyczy – przystanki o statusie „na żądanie” i „dla wysiadających” nie będą wyposażane w wiaty	
	Piktogram informujący o zakazie palenia	Piktogram przyklejony na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Piktogram umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zarządcy przystanku	Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	Rozkład jazdy wydrukowany na folii samoprzylepnej przyklejonej do prostej tabliczki z zaokrąglonymi narożnikami zamontowanej na słupku lub rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony na tabliczce	Wszystkie przystanki niewyposażone w wiaty z wyjątkiem przystanków końcowych	Rozkład jazdy wydrukowany na papierze, zalaminowany i umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Schemat sieci połączeń	brak		schemat wydrukowany na papierze kredowym, umieszczony w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Skrócona taryfa przewozowa	brak		Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Informacja o zmianie rozkładu jazdy	Informacja umieszczona na tabliczce z rozkładem jazdy	Wszystkie przystanki dla wsiadających niewyposażone w wiaty	Informacja umieszczona w gablocie	Wszystkie przystanki wyposażone w wiaty
	Tablica dynamicznej informacji pasażerskiej	brak		Tablica dynamicznej informacji pasażerskiej umieszczona na osobnym słupie obok wiaty przystankowej wyposażona w system	Przystanki węzłowe w siedzibach gmin

				wygaszania komunikatów dla osób niewidzących i niedowidzących	
Miejsce oczekiwania	Ławka	-	Ważniejsze przystanki z dużą liczbą linii	W obrębie przystanków z wiatami – jako (integralna) część wiaty	Wszystkie przystanki z dużą liczbą linii
	Wiata przystankowa	-	Ważniejsze przystanki z dużą liczbą linii		Wszystkie przystanki z dużą liczbą linii
Peron	Nawierzchnia peronu	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron	Utwardzona np. nawierzchnia wykonana z kostki betonowej	Każdy peron
	Wymiary peronu	Długość peronu 18 metrów Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2 metry	Każdy peron	Długość peronu 18 metrów Szerokość peronu przeznaczonego głównie dla wysiadających: 1,2 metra, dla wsiadających: 2,2 metra	Każdy peron
	Wysokość peronu ponad nawierzchnią drogi	Minimum 18 cm	Każdy peron	Minimum 18 cm	Każdy peron
	Płyty wskaźnikowe i prowadzące	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami	Każdy peron	Linia bezpieczeństwa przy krawędzi peronowej wykonana z żółtych płyt z tzw. guzkami; linia naprowadzająca między wiatą/słupkiem a krawędzią peronową; linia naprowadzająca na drodze do przystanku	Każdy peron
	Stojak rowerowy	Niezadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów. Stojaki rowerowe typu „odwrócone U” gwarantujące bezpieczne przypięcie roweru.	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową	Zadaszony, w pobliżu przystanku, przystosowany do zaparkowania minimum 8 rowerów. Stojaki rowerowe typu „odwrócone U” gwarantujące bezpieczne przypięcie roweru.	Przystanki o największej popularności, w pobliżu miejscowości nieobjętych bezpośrednio siecią transportową
Inne	Słup ogłoszeniowy	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności	Okrągły słup ogłoszeniowy w pobliżu przystanku	Przystanki o największej popularności
	Śmietnik	Na przystankach z wiatą – obok niej, na przystankach bez wiaty – przy słupku	Ważniejsze przystanki z dużą liczbą linii	Na przystankach z wiatą – obok niej, na przystankach bez wiaty – przy słupku	Wszystkie przystanki z dużą liczbą linii
	Latarnia uliczna	rozwiązanie niestosowane			Wszystkie ważniejsze z dużą liczbą linii

Źródło: opracowanie własne

*Stojak typu „odwrócone U” jest to stojak, który gwarantuje możliwość przypięcia roweru za ramę roweru. Stojak w swojej formie przypomina literę U odwróconą o 180 stopni.

Stosowane wiaty przystankowe będą miały obudowane boki, gabloty natomiast – w miarę możliwości – będą podświetlane.

9. Przewidywany sposób organizowania Systemu Informacji Pasażerskiej

System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów.

Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

Informacja pasażerska powinna być dla pasażerów dostępna w momencie:

- w podróży,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w trakcie planowania podróży.

Informacja pasażerska powinna być dostępna w różnych kanałach informacyjnych oraz na każdym etapie planowania podróży. Z perspektywy pasażera istotne treści powinny być publikowane:

- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane dla urządzeń mobilnych.

Tabela 9 Standardy dla informacji pasażerskiej

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie) w dokumentacji kierowcy. • Regulamin przewozów w formie skróconej.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa przystanku. • Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> ○ zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki, ○ zawierający kierunek jazdy autobusów, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwa operatora, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legenda tłumacząca użyte w rozkładzie dopiski.
Węzeł przystankowy – Dworzec Autobusowy	<ul style="list-style-type: none"> • Informacje o zmianach rozkładów jazdy. • Na peronach informacje jak na przystankach komunikacyjnych. • Sprzedaż biletów w kasie wraz z informacją pasażerską w zakresie taryfy biletowej, regulaminu przejazdu i rozkładów jazdy.

Internet i aplikacje mobilne

- Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie).
- Rozkład jazdy w formie tabelarycznej.
- Informacje o zmianach rozkładów jazdy.

Źródło:

opracowanie

własne

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Podstawowym kierunkiem rozwoju na terenie Powiatów powinna być integracja różnych środków transportu. Integracja rozumiana jako wspólna taryfa z różnymi gałęziami transportu np. kolej – bus. Istotnym elementem integracji jest również budowa parkingów „Park & Ride” oraz „Bike&Ride”, stworzenie punktów styku różnych środków transportu pozwalających przesiąść się na transport publiczny zachęci mieszkańców do zmiany nawyków transportowych. Istotnym aspektem jest również synchronizacja rozkładów jazdy w celu zapewnienia możliwości przesiadki mieszkańców pomiędzy różnymi środkami transportu w punktach przesiadkowych oraz węzłach integracyjnych. Należy dążyć do jak najbardziej zunifikowanej informacji pasażerskiej oraz identyfikacji wizualnej środków transportu.

Kierunkiem rozwoju jest również integracja z innymi organizatorami PTZ w celu zapewnienia łatwych podróży międzypowiatowych.

Dla komunikacji autobusowej bardzo istotne jest, aby z biegiem czasu zwiększać ofertę przewozową dla pasażerów, rozumie się to poprzez:

- zwiększenie liczby tras komunikacji autobusowej,
- zwiększenie częstotliwości na liniach – w miarę możliwości finansowych,

- organizację systemów dowozowych do punktów przesiadkowych,
- promocję usług transportu publicznego.

Należy mieć na uwadze, że planowanie transportu ma duży wpływ na jakość życia mieszkańców, a co za tym idzie na rozwój społeczny regionu. Ograniczenie transportu indywidualnego samochodowego spowoduje spadek liczby wypadków komunikacyjnych, zmniejszenie zatłoczenia ulic, polepszy się jakość powietrza oraz spadną koszty utrzymania infrastruktury.

Rozwój transportu publicznego ma również bardzo duży wpływ na zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego, gdyż dobrze zorganizowana sieć transportu publicznego zapewni dostęp do miejsc pracy oraz szkół co przełoży się bezpośrednio na możliwości rozwojowe społeczeństwa.

Do osiągnięcia powyższych celów koniecznym jest racjonalny podział zadań przewozowych pomiędzy transportem zbiorowym a indywidualnym. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

11. Weryfikacja i aktualizacja Planu transportowego

Artykuł 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że Plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Elbląskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu.

Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu.

Spis

wykresów

Wykres 1 Wskaźnik motoryzacji dla powiatów, województw i Polski	20
Wykres 2 Struktura funkcjonalna ludności 2015-2022	22
Wykres 3 prognoza liczby ludności dla powiatów z podziałem na strukturę funkcjonalną	23
Wykres 4 Zarejestrowane osoby bezrobotne w latach 2014-2022.....	24
Wykres 5 Wskaźnik motoryzacji dla Powiatów	36
Wykres 6 Osoby w wieku poprodukcyjnym w kolejnych latach	37
Wykres 7 Przeciętne miesięczne wynagrodzenia brutto wg sekcji PKD H - Transport i gospodarka magazynowa.....	38

Spis

rysunków

Rysunek 1 Położenie Powiatów	18
Rysunek 2 Drogi na terenie Powiatów	26
Rysunek 3 Linie kolejowe normalnotorowe oraz wąskotorowe na terenie Powiatów	28
Rysunek 4 Dojazdy do pracy mieszkańców Powiatu Elbląskiego.....	33
Rysunek 5 Dojazdy do pracy powiatu nowodworskiego	34
Rysunek 6 Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu braniewskiego.....	35
Rysunek 7 Bufory dostępności do przystanków w Powiatach	55
Rysunek 8 Planowana sieć komunikacyjna na terenie Powiatów	62
Rysunek 9 Schemat hierarchizacji przewozów w Powiatach	66

Spis

tabel

Tabela 1 Dane demograficzne JST	18
Tabela 2 Struktura funkcjonalna ludnością dla Powiatów w latach 2015 - 2022	21
Tabela 3 Wykaz generatorów ruchu na terenie Powiatu	30
Tabela 4 Połączenia autobusowe wykonywane na podstawie zezwoleń i zaświadczeń wydanych przez właściwy Organ.....	40
Tabela 5 Proponowane linie autobusowe na terenie Powiatów.....	56
Tabela 6 Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji	70
Tabela 7 Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	71
Tabela 8 Przykładowy standard wyposażenia przystanków komunikacyjnych	75
Tabela 9 Standardy dla informacji pasażerskiej.....	77