

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
28/16/2 014	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Wola Lipowska – Białczyn – Piotrowiec – Sawity – Pieniężno – Cieszęta – Henrykowo – Nowy Dwór – Orneta	Radex	10	10	4
Marszałek Województwa Pomorskiego					
62	Złotnica – Jasna – Spalonki – Bągart – Nowiny – Nowiec – Dzierzgoń	SPKS Dzierzgoń	4	0	0
22110	Krupin – Protowo – Sójki – Pachoły – Mokajny – Dzierzgoń	SPKS Dzierzgoń	4	0	0
22111	<i>Elbląg</i> – Karczowiska – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniowo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – <i>Bągart</i> – <i>Nowiny</i> – <i>Nowiec</i> – <i>Dzierzgoń</i> (<)	SPKS Dzierzgoń	1	1	1
22112	Paślęk – Rieczna – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica Mała – Marwica Wielka – Wysoka – Rychliki – Rejsyty – <i>Gisiel</i> – <i>Myślice</i> – <i>Pronie</i> – <i>Milikowo</i> – <i>Przezmark</i> – <i>Folwark</i> – <i>Stary Dzierzgoń</i> – <i>Zakręty</i> – <i>Monasterzysko Wielkie</i> – <i>Stare Miasto</i> – <i>Dzierzgoń</i>	SPKS Dzierzgoń	2	0	0
22113	<i>Elbląg</i> – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Kępniowo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – <i>Bągart</i> – <i>Nowiny</i> – <i>Nowiec</i> – <i>Dzierzgoń</i> (>)	SPKS Dzierzgoń	1	1	1
22215	<i>Gdańsk</i> – <i>Przejazdowo</i> – <i>Bystra</i> – <i>Wocławy</i> – <i>Koszwały</i> – <i>Cedry Małe</i> – <i>Kiezmark</i> – Stróża – Żuławki – Drewnica – Przemysław – Mikoszewo – Jantar – Junoszyno – Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Krynica Morska	PKS Gdańsk	32	14	8
22221	Nowy Dwór Gdański – Orłowo – Lubieszewo – Stawiec – Jeziernik – Ostaszewo – Piaskowiec – Pułkownikówka – Nowa Kościelnica – Dworek – Stróża – <i>Kiezmark</i> – <i>Cedry Małe</i> – <i>Koszwały</i> – <i>Wocławy</i> – <i>Bystra</i> – <i>Przejazdowo</i> – <i>Gdańsk</i>	PKS Elbląg	17	9	7
22223	<i>Gdańsk</i> – <i>Przejazdowo</i> – <i>Bystra</i> – <i>Wocławy</i> – <i>Koszwały</i> – <i>Cedry Małe</i> – <i>Kiezmark</i> – Stróża – Nowa Kościelnica (>)	PKS Elbląg	1	0	0
22234	<i>Gdańsk</i> – <i>Przejazdowo</i> – <i>Bystra</i> – <i>Wocławy</i> – <i>Koszwały</i> – <i>Cedry Małe</i> – <i>Kiezmark</i> – Stróża – Dworek – Stare Babki – Mirówko Kolonia – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	3	3	3

Nr linii	Relacja trasy <i>(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)</i>	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22501	<i>Malbork – Kałdowo – Kamionka – Tragamin – Lasowice Wielkie – Lasowice Małe – Świerki – Lipinki – Myszewo – Nidowo – Myszkowo – Myszewko – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański</i>	PKS Elbląg	10	0	0
22507	<i>Malbork – Kałdowo – Kamionka – Tragamin – Lasowice Wielkie – Lasowice Małe – Świerki – Lipinki – Myszewo – Nidowo – Myszkowo – Myszewko – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Krynica Morska</i>	PKS Elbląg	0	0	0
22515	<i>Malbork – Kościeleczyki – Stogi – Tralewo – Laski – Nowy Staw – Stawiec – Brzózki – Tuja – Lubieszewo – Orłowo – Nowy Dwór Gdański</i>	Oliwiabus	22	22	0
22516	<i>Nowy Staw – Stawiec – Brzózki – Tuja – Lubieszewo – Orłowo – Nowy Dwór Gdański</i>	Oliwiabus	0	0	16
22517	<i>Malbork – Marynowy – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański</i>	Oliwiabus	9	9	0
22518	<i>Malbork – Kościeleczyki – Stogi – Tralewo – Laski – Nowy Staw – Stawiec – Brzózki – Tuja – Marynowy – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański</i>	Oliwiabus	7	7	0
22692	<i>Tczew – Bałdowo – Knybawa – Kończewice – Stara Wisła – Lisewo Malborskie – Boręty – Dąbrowa – Boręty – Palczewo – Nowa Cerkiew – Gniazdowo – Ostaszewo (tylko 5 kursów w soboty do Ostaszewa)</i>	Lisebus	19	10	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie wydanych zezwoleń i rozkładów jazdy.

Łącznie, wg stanu na 31 lipca 2016 r., na obszarze planu realizowano:

- 969 kursów w dni powszednie nauki szkolnej;
- 513 kursów w dni powszednie poza okresem nauki szkolnej;
- 257 kursów w soboty;
- 174 kursy w niedziele i święta.

W powyższym zestawieniu nie ujęto kursów realizowanych w sieci komunikacyjnej elbląskiej komunikacji miejskiej.

W tabelach 18-21, w celu zachowania wymaganej czytelności treści, zastosowano skrócone nazwy poszczególnych przewoźników. Pełne nazwy i dane adresowe przewoźników są następujące:

- **Arriva** – Arriva Bus Transport Polska sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń;
- **Bus Guliwer** – Paluch Agnieszka Bus Guliwer, ul. Olsztyńska 10, 14-500 Braniewo;
- **Invest-Bus** – Przedsiębiorstwo Handlowo Usługowe INVEST-BUS Paweł Andrearczyk, ul. Janowska 21/16, 82-300 Elbląg;
- **J. Birkholm** – Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholm, ul. Nadrzeczna 25/8, 82-340 Tolkmicko;
- **K. Okoński** – Transport Ciężarowy i Osobowy Krzysztof Okoński, ul. Dąbka 41/48, 82-300 Elbląg;
- **Lisebus** – Adam Stępień „LISEBUS”, Lisewo Malborskie, ul. 10 Marca 3, 82-224 Lichnowy;
- **M. Kaczmarek** – Marian Kaczmarek Prywatny Transport Autobusowy, ul. Siemiana 18, 83-314 Somonino;
- **NOIR** – Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „NOIR” Katarzyna Topolewska, ul. Janowska 21/16, 82-300 Elbląg;
- **Oliwiabus** – Oliwiabus Marcin Pętał, ul. Gdańska 25b, 82-230 Nowy Staw;
- **P.A. Lipinicki** – Przewozy Autokarowe „Lipinicki” Edward Lipinicki, Marcin Lipinicki sp. j., ul. Żeromskiego 43, 14-300 Morąg;
- **PKS Bartoszyce** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bartoszycach S.A., ul. Kętrzyńska 64, 11-200 Bartoszyce;
- **PKS Elbląg** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu sp. z o.o., ul. Grunwaldzka 61, 82-300 Elbląg;
- **PKS Gdańsk** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk sp. z o.o., ul. 3 Maja 12, 80-802 Gdańsk;
- **PKS Mrągowo** – PKS Mrągowo sp. z o.o., ul. Giżycka 7, 11-700 Mrągowo;
- **PKS Suwałki** – PKS w Suwałkach S.A., ul. Wojska Polskiego 100, 16-400 Suwałki;
- **Plus Express** – „Plus Express” Bogdan Juszczuk & Witold Schwill sp. j., ul. Osadników Wojskowych 7, 83-020 Cedry Wielkie;
- **Radex** – Przedsiębiorstwo Usługowo-Handlowe Radex U.Typa sp. j., ul. Krośnieńska 7, 11-130 Orneta;
- **SPKS Dzierzgoń** – Samodzielne Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o., ul. Zawadzkiego 20, 82-440 Dzierzgoń;
- **Warbus** – „Warbus” sp. z o.o., al. Prymasa Tysiąclecia 102, 01-424 Warszawa.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje więc w odniesieniu do połączeń ośrodków gminnych na terenie powiatów, a także dla zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym pomiędzy mniejszymi miejscowościami, które nie są położone przy trasach przelotowych. Połączenia takie powinny być organizowane m.in. w celu zapewnienia możliwości dojazdu dzieci i młodzieży do szkół. Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez powiaty konieczna jest współpraca powiatów z gminami, przez które trasy te mają prowadzić, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzeniem zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej – w zakresie, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców w zakresie gminnych przewozów pasażerskich. Konieczna jest również współpraca z sąsiednimi powiatami.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie, sieć transportu publicznego w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim, to:

- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji lokalnej, regionalnej i ponadregionalnej komercyjnej;
- sieci elbląskiej komunikacji miejskiej.

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwach warmińsko-mazurskim i pomorskim są umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób, zawarte przez przewoźników z odpowiednimi Urzędami Marszałkowskimi oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Głównym przewoźnikiem kolejowym realizującym przewozy osób na obszarze planu jest spółka Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Teren powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego obsługiwany jest na poszczególnych liniach kolejowych z następującą intensywnością:

- Elbląg – Malbork (15 par pociągów regionalnych i 5 par pociągów TLK);
- Elbląg – Olsztyn (7 par pociągów regionalnych i 5 par pociągów TLK);
- Braniewo – Olsztyn (3,5 pary pociągów regionalnych).

Wymienione połączenia kolejowe zapewniają skomunikowanie miejscowości zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowych z Elblągiem, a także umożliwiają podróż wewnątrz powiatu – na niewielkie odległości.

Na sieci wąskotorowej Żuławskiej Kolei Dojazdowej regularne przewozy pasażerskie uruchamiane są w sezonie letnim (w 2016 roku: w dniach 1-3 i 26-28 maja oraz od 25 czerwca do 3 września). Codziennie kursują 4 pary pociągów, a w weekendy dodatkowo 2 pary. Operatorem przewozów jest Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych z siedzibą w Gdyni.

Głównym przewoźnikiem, świadczącymi usługi na liniach transportu drogowego na obszarze planu, jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o.

Zdecydowana większość funkcjonujących na obszarze planu linii autobusowych ma charakter przewozów powiatowych lub międzypowiatowych, a funkcję przewozów wojewódzkich pełnią tylko niektóre połączenia. Pozostałe połączenia (linie gminne) mają charakter uzupełniający i służą głównie dowozom dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych w poszczególnych miejscowościach.

Na terenie planu dworce autobusowe funkcjonują w Braniewie i Nowym Dworze Gdańskim, a także (poza obszarem planu) w mieście Elblągu.

Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności transport indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić także przystanki autobusowe w większych miejscowościach i wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna.

Istotnym elementem w realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czas dojazdu samochodem osobowym jest zdecydowanie krótszy niż komunikacją zbiorową. Niska częstotliwość kursów w komunikacji publicznej w większości relacji decyduje o wyborze dojazdu samochodem osobowym – o największym stopniu dostępności w danym momencie czasowym.

Największy przewoźnik na obszarze planu – PKS Elbląg posiada 135 autobusów zgłoszonych do wykonywania krajowego transportu drogowego (z wyłączeniem tych użytkowanych tylko na liniach elbląskiej komunikacji miejskiej). Express Sp. z o.o.). Przeciętny autobus PKS ma 12 lat oraz 77 miejsc. Tylko jeden zgłoszony autobus jest niskopodłogowy. 19 autobusów ma 20 lub więcej lat, ale też 27 autobusów jest 5-letnich lub młodszych.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Dojazd do miasta powiatowego powinien zapewniać również dojazd do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości leżących pomiędzy ośrodkiem gminnym a miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. W przypadku powiatu elbląskiego sytuacja w tym zakresie jest specyficzna – z uwagi na fakt, iż siedziba powiatu zlokalizowana jest poza jego obszarem. Ponadto, miasto Elbląg jest głównym celem podróży w przewozach z terenu powiatu. Linie do Elbląga stanowią jednak formalnie wojewódzkie przewozy pasażerskie, gdyż miasto Elbląg stanowi odrębny powiat. Przewozy tylko na obszarze powiatu elbląskiego stanowią więc jedynie uzupełnienie sieci przewozów wojewódzkich. Stąd też wynika konieczność zorganizowania przewozów o charakterze powiatowym wspólnie z powiatem grodzkim – miastem Elblągiem. W tym celu konieczne jest zawarcie porozumienia między powiatem elbląskim i miastem Elblągiem – jako powiatem grodzkim.

Powiaty elbląski, braniewski i nowodworski zawarły porozumienie w sprawie wspólnej organizacji publicznego transportu zbiorowego i przekazały zadania z tym związane powiatowi elbląskiemu. Oznacza to, że wszystkie linie komunikacyjne międzygminne, zawierające się w granicach tych powiatów, stanowić będą powiatowe przewozy pasażerskie.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie przewozów powiatowych konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią oczekiwanej lokalnie oferty. Przewozy powiatowe będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach lub substytucyjne wobec nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwanym obszarze.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest także koniecznością uzupełnienia sieci połączeń międzywojewódzkich, wojewódzkich i komercyjnych (w tym kolejowych) o kursy umożliwiające skomunikowanie niektórych miejscowości, a także ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych i występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń powiatowych należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urzędy Marszałkowskie Województwa Warmińsko-Mazurskiego i Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych oraz istniejące i perspektywiczne połączenia o charakterze komercyjnym.

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być zorganizowane wszędzie tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe, przewozy organizowane samodzielnie przez gminy oraz przewozy realizowane w ramach działalności komercyjnej, nie zapewniają dojazdu do określonych miejsc, w szczególności w zakresie dojazdu uczniów do szkół.

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorządy wojewódzkie, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanych gmin. Uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością przede wszystkim w przypadku niezrealizowania zamiarów samorządów województw oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Przewozy powiatowe mogą być również uruchomione w zastępstwie przewozów wojewódzkich – w celu zachowania zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej na całym obszarze wszystkich trzech powiatów objętych planem transportowym. W takim przypadku, konieczne

będzie wystąpienie do organizatora przewozów wojewódzkich z wnioskiem o zaniechanie ich organizacji – w odniesieniu do linii, które zorganizowane zostaną przez powiaty elbląski, braniewski i nowodworski jako powiatowe (na podstawie zawartych porozumień).

Począwszy od 1 stycznia 2018 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnianiem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej.

Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych – zwłaszcza do mniejszych miejscowości – oraz skracanie długości tras linii. Pozostaną tylko takie połączenia, w których pomimo braku refundacji ulg, duże potoki pasażerskie umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatkowej rentowności linii. W rezultacie, nastąpi znaczne pogorszenie dostępności miast powiatowych dla mieszkańców poszczególnych gmin, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych (drogach krajowych). Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół ponadpodstawowych, mieszkańcom nieposiadających samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz dostępność usług ponadgminnych.

Powiaty elbląski, braniewski i nowodworski powinny zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – powiatu elbląskiego. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałaby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń.

Ze względu na specyfikę przewozów i ich zasięg w projektowanej sieci komunikacyjnej ujęto także przewozy w transporcie kolejowym – na Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Na wniosek powiatu braniewskiego ujęto także potencjalną możliwość realizacji przewozów na normalnotorowej linii kolejowej nr 254 Elbląg – Tolkmicko – Braniewo.

Biorąc pod uwagę istniejącą obecnie sieć połączeń o charakterze powiatowym (wykraczających poza obszar jednej gminy i jednocześnie niewykraczających poza granice powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego oraz miasta Elbląga – jako powiatu grodzkiego,

które zawarły porozumienie), przyszła siatka połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinna obejmować trasy wskazane w tabeli 22. Graficznie sieć połączeń przedstawiona została na rysunku 22, a także w załączniku nr 1 do planu.

Tab. 22. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w rejonie powiatu elbląskiego i miasta Elbląg

Nr linii	Relacja
201	Elbląg – Jagodno – Rangóry – Kamionek Wielki – Połoniny – Bogdaniec – Suchacz – Kadyny – Janówek – Tolkmicko
202	Elbląg – Łęcze – Kadyny – Janówek – Tolkmicko
203	Elbląg – Łęcze – Połoniny – Suchacz – Kadyny – Janówek – Tolkmicko
211	Elbląg – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Ogrodniki – Pagórki – Łęcze – Elbląg
212	Elbląg – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Majewo – Nowe Monasterzysko – Karszewo – Błudowo – Płonne – Młynary – Młynarska Wola
221	Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik Wielki – Kwietnik – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Gardyny – Kraskowo – Kurowo Braniewskie – Stare Siedlisko – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze
222	Elbląg – Stagniewo – Stoboje – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zalesie – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Młynarska Wola – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze
231	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – (Janów – Komorowo Żuławskie) – Przewmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary
232	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – (Janów – Komorowo Żuławskie) – Przewmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zalesie – Borzynowo – Leszczyna – Marianka – Pasłęk
233	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Piona – Nowa Piona – Bogaczewo – Aniołowo – Zielony Grąd – Marianka Kolonia – Pasłęk
234	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Piona – Nowa Piona – Bogaczewo – Aniołowo – Zielony Grąd – Rieczna – Krosno – Pasłęk
235	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Wężina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko – Krosno – Pasłęk
236	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Przewmark – Sierpin – Przewmark – Komorowo Żuławskie – Janów – Nowina – Gronowo Górne – Elbląg
241	Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Jezioro – Balewo – Markusy – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo
242	Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo – Topolno Małe – Marwica – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo

Nr linii	Relacja
243	Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo
244	Elbląg – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – Stalewo – Żuławka Sztumska
251	Elbląg – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Jezioro – Balewo – Markusy – Wiśniewo – Nowe Dolno – Stare Dolno
252	Elbląg – Karczowiska Górne – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – Bągart – Nowiny – Nowiec – Dzierzgoń
253	Elbląg – Karczowiska Górne – Szopy – Wikrowo Kolonia – Jegłownik – Nowy Dwór Elbląski
261	Elbląg – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Kępiny Wielkie – Batorowo – Cieplice – Nowotki
262	Elbląg – Kazimierzowo – Adamowo-Osiedle – Helenowo – Elbląg
271	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sąpy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola – Krasinek – Janiki Pasłęckie – Słobity – Józefowo – Karwiny – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry
272	Pasłęk – Robity – Nowe Wikrowo – Gulbity – Łukszty – Słobity – Józefowo – Karwiny – Wilczęta – Sopoty – Ławki – Dębiny
273	Pasłęk – Rzędy – Strzelnica – Rogajny – Surowe – Kwitajny – Zielno
274	Pasłęk – Rzędy – Strzelnica – Rogajny – Surowe – Sałkowice – Surowe – Kwitajny – Surowe – Nowy Cieszyn – Grądówko – Grądko – Grużajny
281	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Skowrony – Godkowo – Sójkowo – Ząbrowiec – Gwiżdżyny – Lesiska – Rożnowo – Miłakowo
282	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Olkowo – Klusajny – Drwęczno – Orneta
283	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Osiek – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Łępno Kolonia – Dąbkowo – Dobry – Dąbkowo – Łępno – Wikrowo – Podągi
284	Pasłęk – Majki – Zielonka Pasłęcka – Marzewo – Dargowo – Drulity – Buczyniec – Lepno
291	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Rychliki – Wysoka – Powodowo – Stare Dolno – Święty Gaj
292	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo – Krupin – Protowo – Sójki – Pachoty – Dzierzgoń
293	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Śliwica – Oleśnica – Krasin – Nowiny – Sakówko – Pasłęk

Nr linii	Relacja
294	Pasłek – Rieczna – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Rejsyty – Gisiel – Myślice – Pronie – Milikowo – Przezmark

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 23. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w rejonie powiatu braniewskiego

Nr linii	Relacja
301	Braniewo – Ułowo – Klejnowo – Różaniec – Klejnowo – Klejnowko – Nowa Pasłęka
311	Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Zgoda – Rusy – Zgoda – Rodowo – Gronowo – Kalinówek – Pęciszewo – Kalinówek – Podleśne – Wyżyny – Rogity – Braniewo
312	Braniewo – Młoteczno – Rodowo – Gronowo – Kalinówek – Pęciszewo – Grzechotki – Żelazna Góra – Krzewno – Gronówko – Lipowina – Grodzie – Zakrzewiec – Maciejewo – Świętochowo – Bobrowiec – Braniewo
321	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Gronówko – Krzewno – Żelazna Góra – Grzędowo – Krasnolipie – Lutkowo – Wyszkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Bieńkowo – Siekiera – Wyszkowo – Siekiera – Krzekoty – Miłaki – Lelkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Wilknicki Młyn – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno
322	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 – Lelkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Wilknicki Młyn – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno
323	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Wola Lipowska – Białczyn – Piotrowiec – Sawity – Pieniężno – Różaniec – Łoźnik – Pełty – Pluty
331	Braniewo – Bemowizna – Szyleny – Chłopki – Szyleny-Osada – Brzeszczyny – Marcinkowo – Lubnowo – Demity – Tolkowiec – Jarzębiec -Tolkowiec – Wysoka Braniewska – Pakosze – Kajnity – Żugienie – Pieniężno – Różaniec – Kowale – Głądy – Lubianka – Wopy
332	Braniewo – Szyleny – Szyleny-Kolonia – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Dąbrowa – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Kajnity – Żugienie – Pieniężno – Bobrowiec – Radziejewo – Lechowo – Niedbałki – Jesionowo
333	Braniewo – Szyleny – Szyleny-Kolonia – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Brzostki – Kierpajny Wielkie – Bornity – Wojnity – Glebiska
334	Braniewo – Szyleny – Szyleny-Kolonia – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Długobór – Łozy – Stygajny – Bardyny – Sopoty – Wilczęta – Karwiny – Słobity

Nr linii	Relacja
341	Braniewo – Glinka – Biedkowo Kolonia – Chruściel – Piórkowo – Zaporowo – Stare Siedlisko – Zaporowo – Piórkowo – Chruściel – Pierzchały – Trąbki – Dąbrowa – Płoskinia
342	Braniewo – Glinka – Biedkowo Kolonia – Drewnowo – Biedkowo – Bogdany – Krze – Frombork
343	Braniewo – Glinka – Biedkowo Kolonia – Chruściel – Piórkowo – Zaporowo – Stare Siedlisko – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Gładysze – Wilczęta – Karwiny – Słobity
344	Braniewo – Zawierz – Wielewo – Pierzchały
351	Braniewo – Prętki – Stępień – Garbina – Frombork
352	Braniewo – Prętki – Stępień – Cielętnik – Garbina
353	Frombork – Baranówka – Małe Wierzno – Wielkie Wierzno – Rucianka – Nowe Sadłuki – Nowe Monastrzysko – Stare Monasterzysko – Podgórze – Młynary
361	Pieniężno – Cieszęta – Henrykowo – Nowy Dwór – Orneta
371	Elbląg – Dąbrowa – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Zajączkowo – Huta Żuławska – Pogrodzie – Wodynia – Krzyżewo – Narusa – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo
381	Pasłek – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sąpy – Kobyliny – Młynary – Płonne – Błudowo – Włóczyska – Krzywiec – Jędrychowo – Baranówka – Ronin – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 24. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w rejonie powiatu nowodworskiego

Nr linii	Relacja
401	Elbląg – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Krynica Morska
402	Elbląg – Kazimierzowo – Jazowa – Rakowo – Wierciny – Rakowo – Jazowa – Solnica – Rakowiska – Solnica – Orliniec -Solnica – Różewo – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański
403	Elbląg – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik Drugi – Kępki – Stobna – Nowinki – Kępiny Małe – Przysiółek – Wężowiec – Kępiny Małe – Marzęcino – Orliniec – Powale – Gozdawa – Powale – Starocin – Nowy Dwór Gdański
411	Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowo Żuławskie – Marynowy – Myszewko – Myszkowo – Myszewo – Nidowo
412	Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowo Żuławskie – Myszewko – Myszkowo – Myszewko – Marynowy – Tuja – Lubieszewo – Lubiszyniek – Stawiec – Jeziernik – Lubiszyniek Pierwszy – Jeziernik – Komarówka – Ostaszewo

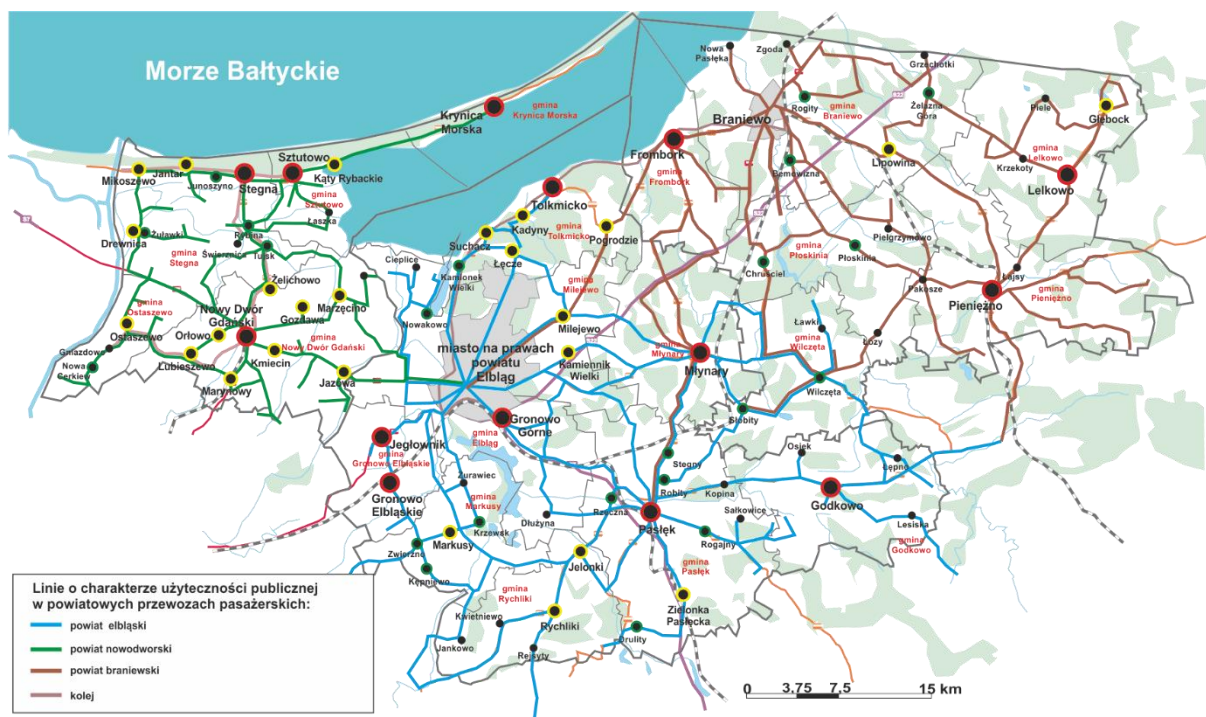
Nr linii	Relacja
413	Nowy Dwór Gdański – Mirówko – Stare Babki – Dworek – Nowa Kościelnica – Pułkownikówka – Piaskowiec – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo
414	Nowy Dwór Gdański – Orłowo – Lubieszewo – Stawiec – Jeziernik – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo
421	Nowy Dwór Gdański – Powalina – Marzęcino – Osłonka – Chełmek – Stobiec – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna
422	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Mirówko – Wybicko – Szarpawa – Świerznica – Nowotna – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna
423	Nowy Dwór Gdański – Stare Babki – Dworek – Niedźwiedzica – Dworek – Stróża – Żuławy – Bronowo – Wiśniówka – Bronowo – Żuławy – Drewnica – Przemysław – Mikoszewo
424	Tujsk – Świerznica – Rybina – Chorążówka – Globica – Chorążówka – Rybina – Rybinka – Rybina-Cegielnia – Sztutowo
425	Sztutowo – Stegna – Stegienka-Osada – Junoszyno – Jantar-Kolonia – Stegienka-Wieś – Jantar – Mikoszewo – Izbiska – Przemysław – Drewnica
431	Rybina – Grochowo Pierwsze – Groszkowo – Płonina – Łaszka – Grochowo Trzecie – Sztutowo
432	Kobyła Kępa – Grochowo Drugie – Sztutowo – Kąty Rybackie – Skowronki – Krynica Morska

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 25. Proponowane linie powiatowych połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim

Lp.	Relacja
1.	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Stegna Gdańska – Junoszyno – Jantar Młyn – Jantar Port – Jantar – Jantar Leśniczówka – Mikoszewo – Prawy Brzeg Wisły
2.	Sztutowo – Sztutowo Muzeum – Stegna Morska – Stegna PKS – Stegna Gdańska – Junoszyno – Jantar Młyn – Jantar Port – Jantar – Jantar Leśniczówka – Mikoszewo – Prawy Brzeg Wisły
3.	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Stegna Gdańska – Junoszyno – Jantar Młyn – Jantar Port – Jantar
4.	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Stegna Gdańska – Stegna PKS – Stegna Morska – Sztutowo Muzeum – Sztutowo
5.	Nowy Dwór Gdański – Tuja – Ostaszewo
6.	Elbląg – Tolkmicko – Braniewo

Źródło: opracowanie własne.



Rys. 22. Projektowana sieć połączeń w powiatowych przewozach pasażerskich w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim

Źródło: opracowanie własne.

Warunkiem niezbędnym do realizacji przewozów w zakresie przedstawionym w niniejszym planie jest także zawarcie porozumienia z miastem Elblągiem jako powiatem grodzkim. Zdecydowana większość linii ma bowiem swój początek/koniec na terenie Elbląga, co wynika z potrzeb przewozowych mieszkańców powiatów.

Wśród połączeń opisanych w tabelach 19-24 wskazano również te wykraczające poza obszar powiatów elbląskiego, braniewskiego, nowodworskiego i miasta Elbląg – dojeżdżające do pobliskich miejscowości sąsiednich powiatów. Proponuje się uruchomienie tych linii o charakterze użyteczności publicznej w porozumieniu z sąsiednimi powiatami. W przypadku braku takich porozumień, linie te nie będą uruchamiane lub uruchomione zostaną tylko na odcinku zawierającym się w granicach powiatu elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego (lub tych powiatów i miasta Elbląga). Linie takie mają duże znaczenie dla powiatów objętych niniejszym planem, gdyż obsługują relacje przewozowe ważne z punktu widzenia mieszkańców tych powiatów (połączenia z pobliskimi miejscowościami poza granicami powiatów). Ponadto, niektóre miejscowości obsługiwane są tylko przez linie wybiegające poza te powiaty – z uwagi na swoje

położenie na krańcach powiatu, przy drogach wylotowych z jego obszaru. Linie międzypowiatowe powtórzono w tabeli 26 – wraz z określeniem, z którym powiatem konieczne jest zawarcie porozumienia, aby możliwe było ich uruchomienie.

Rozkłady jazdy dla linii komunikacyjnych użyteczności publicznej wyznaczonych z uwzględnieniem relacji określonych w tabelach 19-25 mogą uwzględniać całą relację linii, jej część lub łączyć kilka odcinków. Dopuszczalne jest uruchamianie kursów skróconych w ramach wskazanej relacji lub łączenie wybranych relacji w jedną linię. Planowanie przewozów musi bowiem elastycznie odpowiadać potrzebom przewozowym zgłaszanym przez pasażerom.

Tab. 26. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiatach elbląskim, braniewskim, nowodworskim i mieście Elblągu oraz innych – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień

Nr linii	Powiaty objęte trasą	Relacja
244	m. Elbląg, elbląski, sztumski	Elbląg – Raczek Elbląski – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – Stalewo – Żuława Sztumska
252	m. Elbląg, elbląski, sztumski	Elbląg – Karczowska Górna – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniowo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – Bągart – Nowiny – Nowiec – Dzierzgoń
281	elbląski, ostródzki	Pasłek – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Skowrony – Godkowo – Sójkowo – Ząbrowiec – Gwiżdżiny – Lesiska – Rożnowo – Miłakowo
282	elbląski, lidzbarski	Pasłek – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Olkowo – Klusajny – Drwęczno – Orneta
292	elbląski, sztumski	Pasłek – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo – Krupin – Protowo – Sójki – Pachoty – Dzierzgoń
294	elbląski, sztumski	Pasłek – Rieczna – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Rejsyty – Gisiel – Myślice – Pronie – Milikowo – Przemark
361	braniewski, lidzbarski	Pieniężno – Cieszęta – Henrykowo – Nowy Dwór – Orneta
411	nowodworski, malborski	Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowy Żuławskie – Marynowy – Myszewko – Myszkowo – Myszewo – Nidowo

Źródło: opracowanie własne.

Każde uruchomienie połączenia zaplanowanego w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone analizą aktualnie funkcjonującego systemu komunikacji różnych przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz powinno być poprzedzone konsultacjami z zainteresowanymi gminami. Będzie to zadaniem organizatora powiatowych przewozów pasażerskich.

Linie uruchamiane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich powinny zapewniać realizację zgłaszanych potrzeb mieszkańców. Komunikacja uruchamiana przez powiat powinna być skoordynowana z komunikacją gminną, w tym z komunikacją miejską (organizowaną przez miasto Elbląg), umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży.

Dla wyznaczonych linii proponuje się wprowadzenie numeracji handlowej połączeń, porządkującej kierunki i relacje. Zastosowana została numeracja trzycyfrowa jako najbardziej optymalna dla tej sieci komunikacyjnej.

W przedstawianej koncepcji pierwsza cyfra oznacza obszar (rejon) sieci komunikacyjnej:

- **2:** powiat elbląski,
- **3:** powiat braniewski,
- **4:** powiat nowodworski,

Nie zastosowano cyfry 1, gdyż zajęta jest ona przez linię nocną nr 100 w elbląskiej komunikacji miejskiej.

Kolejna (druga) cyfra w numerze grupuje linie projektowanej sieci komunikacyjnej w podstawowe kierunki na podstawie tras wyjazdowych z miasta będącego punktem węzłowym sieci (Elbląg, Pasłęk, Braniewo, Nowy Dwór Gdański), a trzecia cyfra to numer kolejny każdej linii w danej grupie.

Oznakowanie handlowe linii komunikacji regionalnej w Polsce (numeryczne, literowe lub hasłem promocyjnym) jest – w przeciwieństwie do większości innych krajów europejskich – dość rzadko praktykowane. Podstawową funkcją oznakowania linii jest identyfikacja usługi w świadomości konsumentów, mająca przede wszystkim na celu utrwalenie pozytywnych jej właściwości, ale także ułatwiająca dokonanie wyboru przez konsumenta najwłaściwszej dla niego usługi na rynku konkurencyjnym. Liczne doświadczenia przewoźników w zakresie oznakowywania linii komunikacji regionalnej, zarówno krajowe, jak i zagraniczne, jednoznacznie dowodzą, że konsekwentne stosowanie ułatwiającego identyfikację usługi przewozowej oznakowania liniowego zwiększa jej efektywność ekonomiczną.

Wybór sposobu oznakowania linii pozostaje wyłącznie w gestii jej organizatora, gdyż obecnie obowiązujące w Polsce regulacje prawne w zakresie wydawania zezwoleń na wykonywanie drogowych przewozów osób nie nakładają na ubiegających się o zezwolenie przewoźników obowiązku sprecyzowania oznakowania handlowego, z jakim na danej linii realizowane

będą przewozy. Stosowane przez organy wydające zezwolenia i przewoźników regionalnych programy komputerowe nadają wprowadzić poszczególnym połączeniom wielocyfrowe numery linii, ale numery te mają służyć wyłącznie identyfikacji poszczególnych rekordów w bazach danych, a nie stanowić rozpoznawalnego logo danego segmentu podaży usług przewozowych.

W przypadku powierzenia powiatowi elbląskiemu w drodze porozumienia organizacji przewozów na innych liniach, które określone są w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego innego powiatu – linie te staną się częścią sieci powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej powiatu elbląskiego.

Na rysunku 22 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze planu. Na zaprezentowanych trasach mogą być uruchamiane linie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Ważnym elementem infrastruktury transportowej, niezbędnym dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Powinny one zapewniać nieuciążliwą i możliwie szybką zmianę środka transportu (z uwzględnieniem roweru) oraz godziwe warunki oczekiwania. Każdy węzeł powinien zapewniać pasażerom pełną informację o usługach – miejscach i godzinach odjazdu środków transportu i warunkach wnoszenia opłaty za przejazd – oraz umożliwiać zaplanowanie podróży. Właściwe urządzenie węzłów i punktów przesiadkowych stanowi istotny element realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu przez wszystkie szczeble administracji samorządowej i jest konieczne dla praktycznego wdrożenia integracji różnych form transportu.

W tabeli 27 przedstawiono węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) wskazane w planach transportowych dla województw warmińsko-mazurskiego i pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego.

Tab. 27. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadane miejsca siedzące	informacja	P&R*/B&R*/K&R	możliwość zakupu biletu
Braniewo	węzeł klasy „R” (regionalny)	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	4%/ 3%/ 4 miejsca	tak
Pasłęk	węzeł klasy „R” (regionalny)	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	4%/ 3%/ 4 miejsca	tak
Nowy Dwór Gdański	węzeł klasy „L” (lokalny)	powiatowy – kolejowy powiatowy – autobusowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Pieniężno	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	30 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Grodzie	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Chruściel	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Kunowo Braniewskie	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Młynary	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R*/B&R*/K&R	możliwość zakupu biletu
Stegny	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Bogaczewo	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie
Zielonka Pa-słęcka	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie
Gronowo El-bląskie	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie
Stegna	Przystanek zintegrowany „PZ”	powiatowy – kolejowy powiatowy – autobusowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie

* – podano procentowo liczbę miejsc w stosunku do liczby wsiadających pasażerów.

Źródło: opracowanie własne, z uwzględnieniem wytycznych „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” – tablica 5.6 oraz „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego”.

Dogodne dla pasażerów oraz zapewniające pełną informację i przyjazne warunki oczekiwania, węzły i punkty przesiadkowe – obok odpowiadających potrzebom pasażerów rozkładów jazdy – stanowią ważny powód do zastępowania przez mieszkańców podróży samochodem osobowym podróżami z wykorzystaniem transportu zbiorowego. Zwiększone wykorzystanie środków transportu zbiorowego do realizacji podróży wpływa z kolei na zmniejszenie kongestii, zanieczyszczenia środowiska oraz emisji hałasu, jest więc korzystne dla wszystkich mieszkańców. Mniejsza liczba codziennie wyjeżdżających na drogi samochodów osobowych powoduje wolniejsze tempo zużycia nawierzchni dróg, zmniejsza także nacisk społeczny na zwiększanie nakładów na remonty i budowy dróg i parkingów, a zrealizowane już inwestycje służą wówczas mieszkańcom przez dłuższy okres.

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych, zgodne z planem wojewódzkim, są następujące:

- wiata lub zadaszenie – zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporne na akty wandalizmu;
- określona liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;
- utwardzony peron o długości minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu;
- zatoka przystankowa, umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów jednocześnie – jeśli natężenie ruchu tego wymaga;
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m z każdej strony i szerokości 1,5 m – z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (LED lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi;
- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki, regularnie opróżniany.

Wszystkie wymienione węzły i przystanki powinny być oświetlone (wraz z dojściami do nich oraz parkingami). Informacja przystankowa powinna zawierać pełną informację o ofercie przewozowej, stosowane rozwiązania taryfowe, niezbędne regulaminy oraz schematy połączeń. Informacja ta powinna być zamieszczona w sposób zapobiegający aktom wandalizmu.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku, widoczną z nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzone zintegrowany węzeł przesiadkowy posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R²⁵ o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji

²⁵ P&R (Park&Ride): parking dla samochodów, których kierowcy lub pasażerowie kontynuują podróż transportem zbiorowym; B&R (Bike&Ride): parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym; K&R (Kiss&Ride): system podróży polegający na podwożeniu samochodem osoby, która udaje się w dalszą podróż transportem zbiorowym.