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

Wersja z dnia 30 listopada 2016 r.

Reda – Elbląg, listopad 2015 r.– listopad 2016 r.

Spis treści

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

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

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

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

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

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

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

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

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

1.1. Wizja transportu publicznego

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

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

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

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

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

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

[1] *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, art. 9.

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

W przygotowaniu planu uwzględniono:

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

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

oraz:

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

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

1.3. Definicje i określenia

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

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

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

1.4. Konsultacje społeczne

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

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

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

[2] Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:
- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

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

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

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO_2, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO_2. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO_2 i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu[3]. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

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

[3] *Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności…,* s. 9.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[4] *„Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa",* Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO_2. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

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

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

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

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

[5] Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

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

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

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

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

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

[6] Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

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

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

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:

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

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

Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie warmińsko-mazurskim

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

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

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

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

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

Wśród działań szczegółowych dotyczących infrastruktury komunikacyjnej wyznaczono:

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

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

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

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

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

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

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

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

Wśród przedsięwzięć dotyczących infrastruktury transportowej wyznaczono priorytety inwestycyjne:

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

Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego
w województwie pomorskim

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

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

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

[7] uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

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

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

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

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

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020"[8] wyznacza cel operacyjny „Sprawny system transportowy". Za oczekiwane efekty realizacji tego celu uznano:

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

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

[8] uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.

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

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

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

W podsystemie transportu miejskiego i regionalnego wyznaczono następujące cele strategiczne:

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

[9] uchwała nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

W dalszej części dokumentu przyjęto założenia związane z wyznaczeniem racjonalnej sfery substytucji i komplementarności transportu zbiorowego i indywidualnego. Ustalono, że w horyzoncie 2020 r. podział zadań pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym poza aglomeracją trójmiejską powinien kształtować się w proporcjach 50:50 dla miast o liczbie mieszkańców powyżej 35 tys. oraz 25:75 – dla pozostałego obszaru.

Obowiązuje również drugi strategiczny dokument transportowy, którym jest **„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze"**[10]. Stwierdza się w nim, że wśród najważniejszych wyzwań stojących przed województwem pomorskim do 2020 r. w obszarze transportu są:

- zrównoważenie struktury podróży (mobilności) – poprzez promocję takich zachowań komunikacyjnych, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię ze środowiskiem;
- zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży – poprzez: kompleksową integrację (infrastrukturalną, taborową, organizacyjną, informacyjną) podsystemów transportu zbiorowego, stworzenie sprawnej węzłowej i liniowej infrastruktury transportu oraz wysoką jakość świadczonych usług.

Na tej podstawie wyznaczono cel główny strategii, którym jest sprawny system transportowy, a także cel szczegółowy – rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego. Wśród priorytetów działań wskazano:

- rozwój infrastruktury transportu zbiorowego;
- wysoką jakość usług transportu zbiorowego i jego promocję.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim

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

- gminę Braniewo;
- gminę Elbląg;
- gminę Frombork;
- gminę Godkowo;
- gminę Gronowo Elbląskie;

[10] uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.

- gminę Milejewo;
- gminę Markusy;
- gminę Młynary;
- gminę Pasłęk;
- gminę Płoskinia;
- gminę Rychliki;
- gminę Pieniężno;
- gminę Tolkmicko;
- gminę Wilczęta;
- miasto Braniewo;
- miasto Elbląg;

oraz 2 powiaty (elbląski i braniewski) wskazuje, że obszar ten charakteryzuje się dobrą dostępnością zewnętrzną w kontekście infrastruktury drogowej. Natomiast słabo rozwinięta jest oferta transportu kolejowego, który nie stanowi konkurencji dla transportu indywidualnego.

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.

W dniu 18 grudnia 2007 r. Zgromadzenie Komunalnego Związku Gmin Nadzalewowych w Elblągu, który tworzą miasta Braniewo, Elbląg i Krynia Morska oraz gminy Elbląg, Frombork, Nowy Dwór Gdański, Sztutowo i Tolkmicko, przyjęło uchwałą nr II/16/2007 **„Strategię Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do roku 2020"**. Jako jeden z priorytetów rozwoju obszaru nadzalewowego wyznaczono priorytet nr 3 – „dostępność komunikacyjna".

W uszczegółowieniu celów i działań do realizacji w strategii wymieniono:

- cel 1 – „dobre wykorzystanie wód morskich i śródlądowych dla międzynarodowego i krajowego transportu wodnego", a w nim działania:
  - budowę kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną;

  - modernizację istniejących i budowę nowych dróg wodnych na akwenie Zalewu Wiślanego;
  - modernizację dróg wodnych śródlądowych przez ich pogłębienie i likwidację przeszkód na drodze wodnej;
  - budowę przepraw łączących oba brzegi Zalewu Wiślanego (Mierzei Wiślanej i Wysoczyzny Elbląskiej) takich jak połączenia promowe, kolejka linowa, żegluga pasażerska.
- cel 2 – „dobre połączenia komunikacyjne obszaru nadzalewowego z regionem, krajem i Europą oraz sprawna organizacja przewozów", a w nim działania:
  - budowę i modernizację dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych, gminnych, w tym budowę nowych odcinków w ciągu dróg gruntowych, budowę przepraw (mostów lub promów);
  - uaktywnienie zawieszonych i modernizacja istniejących linii kolejowych;
  - uruchomienie promów przez Zalew Wiślany z Tolkmicka do Krynicy Morskiej (lub/i Kątów Rybackich), z Fromborka do Krynicy Morskiej, z Elbląga do portów rosyjskich i nadzalewowych;
  - budowę przejść granicznych;
  - rewitalizacja międzynarodowej śródlądowej drogi wodnej E – 70 Berlin – Kaliningrad – Kłajpeda;
  - usprawnienie komunikacji powietrznej regionu nadzalewowego.
- cel 3 – „sprawna komunikacja międzyludzka na poziomie międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym", a w nim działania:
  - wykorzystanie internetu jako środka podstawowej informacji i komunikacji XXI wieku;
  - znajomość języków obcych jako podstawa obsługi turysty zagranicznego;
  - usprawnianie systemu informacji turystycznej[11].

„Strategia Rozwoju Powiatu Elbląskiego na lata 2007-2015" wyznaczyła w ramach priorytetu nr 4 – „rozwinięta infrastruktura techniczna" cele operacyjne I rzędu:

- nr 4.3 – „utrzymane lokalne linie kolejowe";
- nr 4.4 – „wykorzystane drogi wodne".

[11] *„Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do roku 2020"*, uchwała nr II/16/2007 z dnia 18 grudnia 2007 r. Zgromadzenia Komunalnego Związku Gmin Nadzalewowych w Elblągu, Elbląg 2007, s. 77-85.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z odległością do lokalnego centrum;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

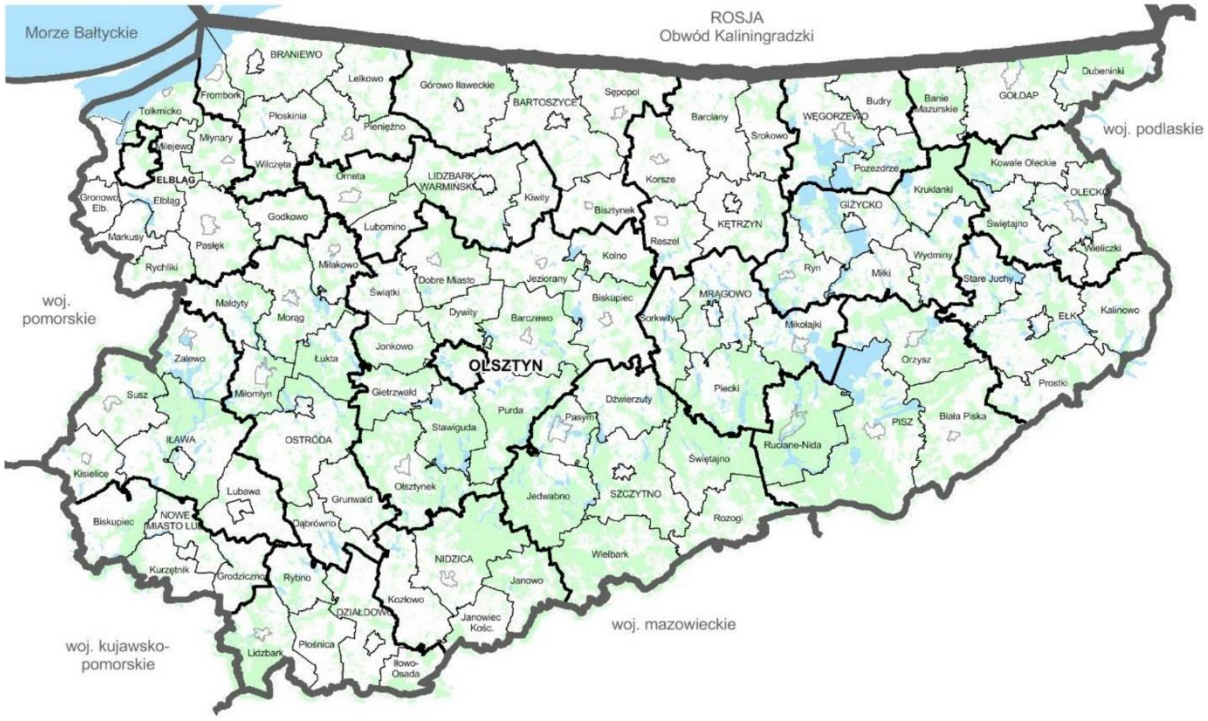
Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
Gęstość zatrudnienia	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne" charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Wybór środka transportu	„Tradycyjne" dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne.* European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.10.2016 r.

Ustalenia planu obejmują obszar trzech powiatów elbląskiego, braniewskiego oraz nowodworskiego. Powiat elbląski oraz braniewski leżą w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, natomiast powiat nowodworski leży w północno-wschodniej części województwa pomorskiego. Na rysunku 1 zaprezentowano podział administracyjny województwa warmińsko-mazurskiego, a na rysunku 2 podział administracyjny województwa pomorskiego, uwzględniające poszczególne powiaty i gminy.

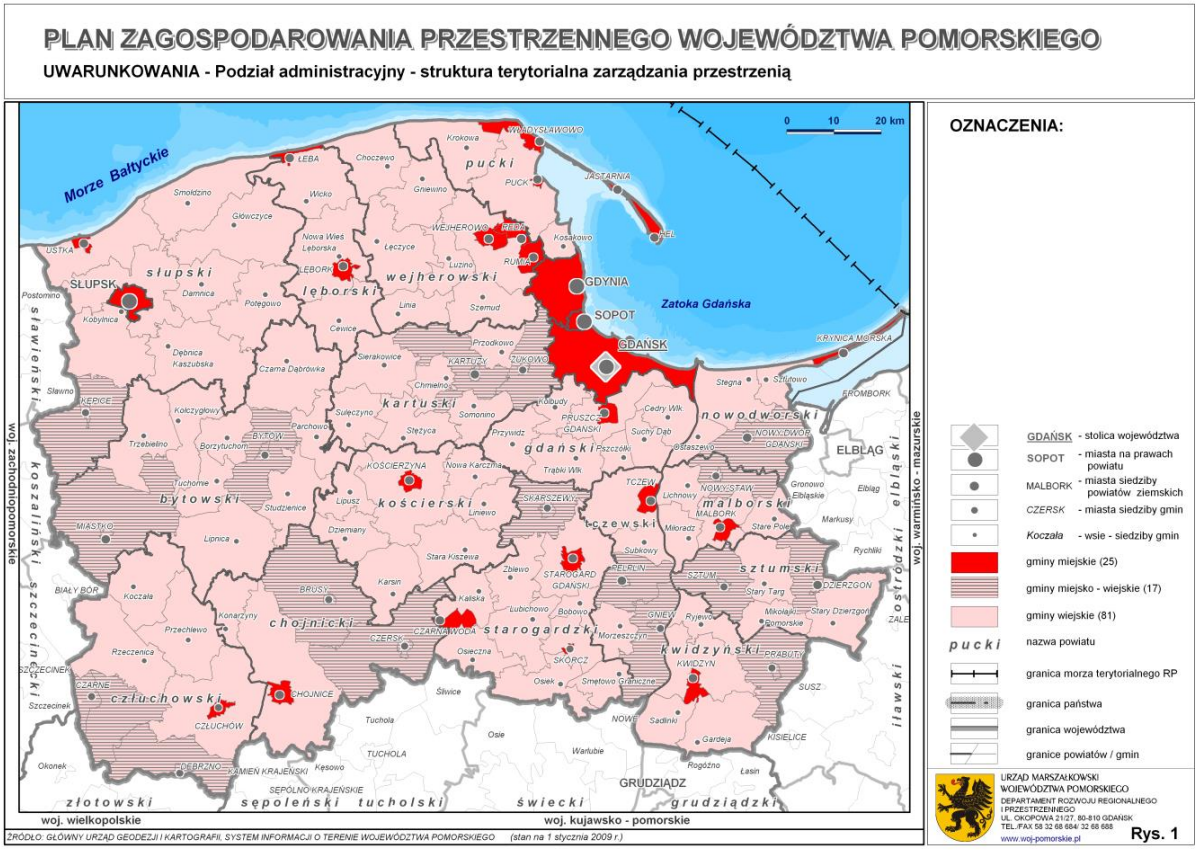


Rys. 1. Podział administracyjny województwa warmińsko-mazurskiego

Źródło: *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego*, s. 11.

Wg danych GUS w 2015 r. powiat braniewski zajmował powierzchnię 1 202 km^2 i był dziewiątym pod względem wielkości powiatem województwa warmińsko-mazurskiego – stanowił 5% jego powierzchni. Powiat elbląski zajmował powierzchnię 1 416 km^2 i był piątym pod względem wielkości powiatem województwa warmińsko-mazurskiego, co stanowiło 6% powierzchni województwa. Powiat nowodworski, leżący w województwie pomorskim, zajmował powierzchnię 672 km^2 i był czternastym pod względem wielkości powiatem województwa pomorskiego – stanowił 4% jego powierzchni. Łącznie, obszar objęty planem transportowym, to 3 290 km^2.

Od zachodu obszar objęty planem graniczy z miastem Gdańsk i powiatem gdańskim, od południa – z powiatem lidzbarskim, malborskim, ostródzkim i sztumskim, a od wschodu – z powiatem bartoszyckim. Od północy granicą obszaru planu jest wybrzeże Morza Bałtyckiego oraz Obwód Kaliningradzki.

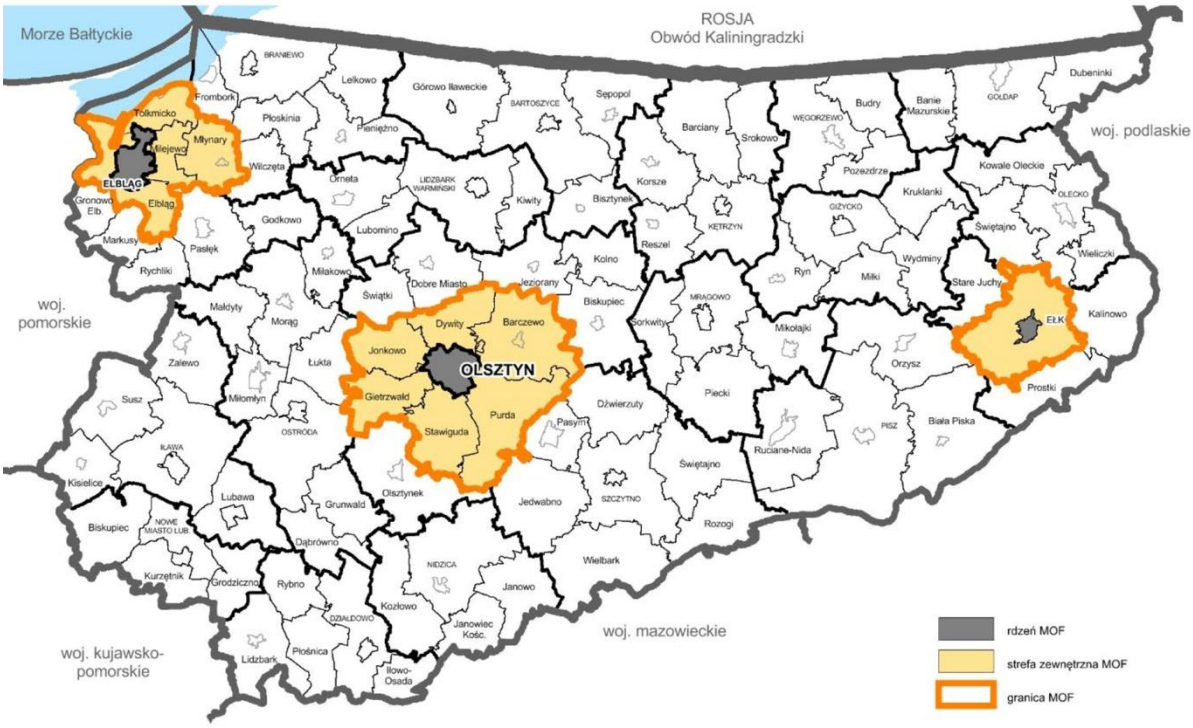


Rys. 2. Podział administracyjny województwa pomorskiego

Źródło: *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego*.

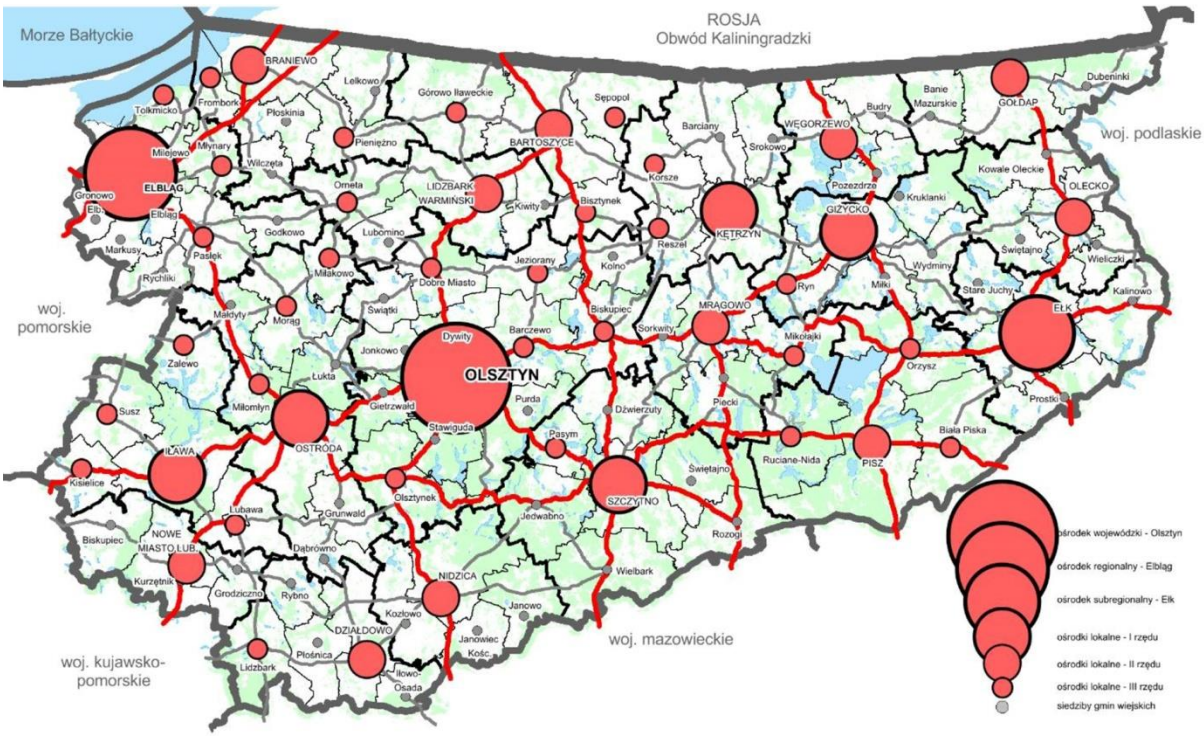
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego ustala Elbląg jako Miejski Obszar Funkcjonalny (MOF), którego rdzeń stanowi miasto Elbląg, natomiast strefę zewnętrzną stanowią gminy wiejskie: Elbląg i Milejewo oraz gminy miejsko-wiejskie: Tolkmicko i Młynary. Miejskie Obszary Funkcjonalne w województwie warmińsko-mazurskim przedstawiono na rysunku 3.

Ponadto, w ustalonej w Planie hierarchii sieci osadniczej województwa, Elbląg został wskazany jako ośrodek regionalny – ogniskujący aktywność społeczno-gospodarczą w północno-zachodniej części województwa. Za ośrodki lokalne II-rzędu uznane zostały miasta powiatowe, w tym Braniewo. Natomiast za ośrodki lokalne III-rzędu w powiecie elbląskim i braniewskim zostały uznane miejscowości: Frombork, Młynary, Pasłęk, Pieniężno i Tolkmicko. Hierarchię sieci osadniczej w województwie warmińsko-mazurskim przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 3. Miejskie Obszary Funkcjonalne w województwie warmińsko-mazurskim

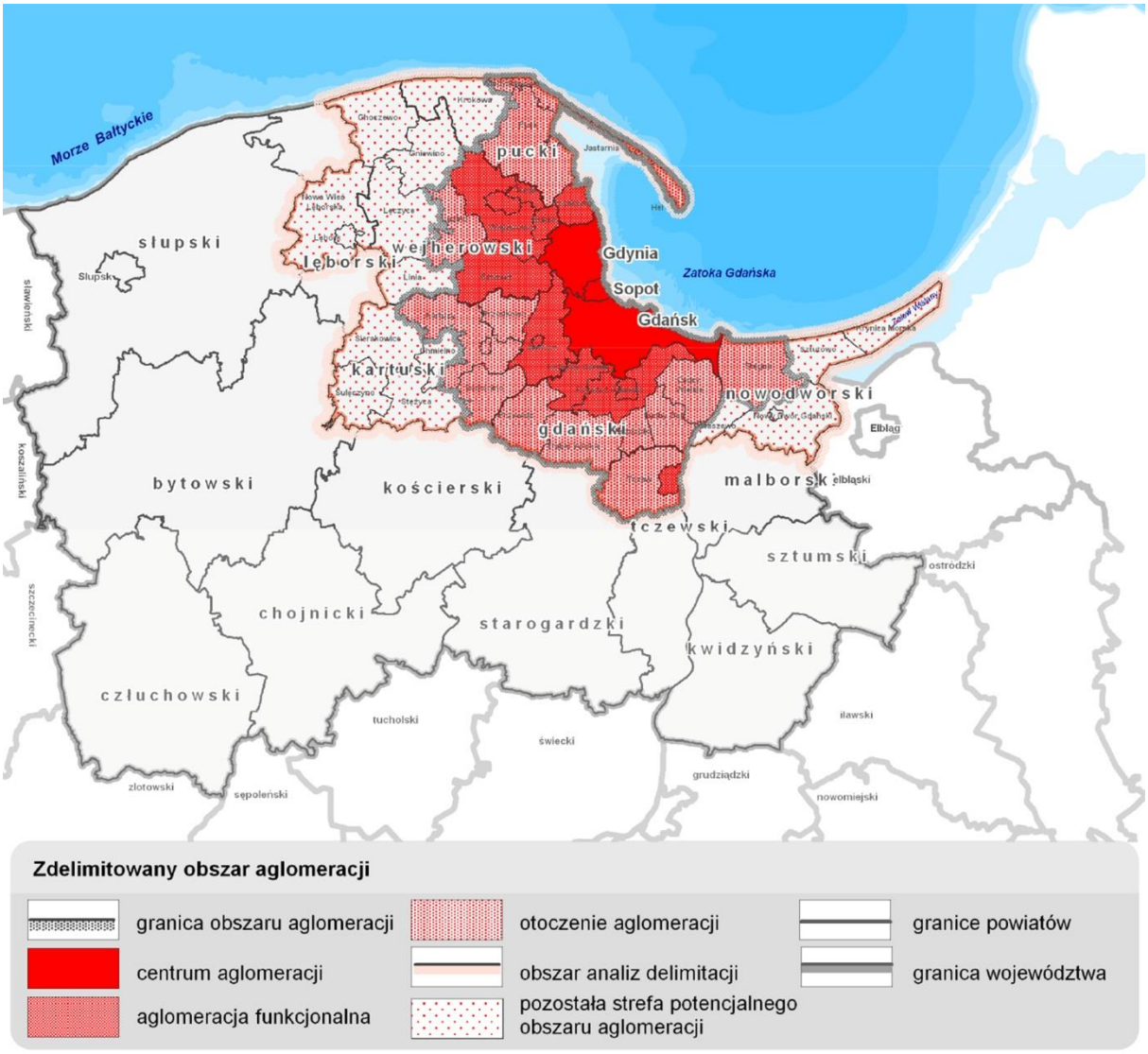
Źródło: *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego*, s. 144.



Rys. 4. Hierarchia sieci osadniczej w województwie warmińsko-mazurskim

Źródło: *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego*, s. 142.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, gmina Stegna została uznana jako „otoczenie aglomeracji Trójmiasta". Natomiast miasto Krynica Morska oraz gminy Nowy Dwór Gdański, Ostaszewo i Sztutowo zaliczone zostały do „pozostałej strefy potencjalnego obszaru aglomeracji", wskazując na ich związki z Trójmiastem, co przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Delimitacja obszaru aglomeracji Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego

Źródło: *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.*

Strukturę przestrzenną województwa warmińsko-mazurskiego przedstawiono na rysunku 6. Natomiast na rysunku 7 przedstawiono strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa pomorskiego.



Rys. 6. Miejsce powiatów elbląskiego i braniewskiego w strukturze przestrzennej województwa warmińsko-mazurskiego

Źródło: *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego, s. 232*.



Rys. 7. Miejsce powiatu nowodworskiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego

Źródło: *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego*.

W skład powiatu elbląskiego wchodzi dziewięć podstawowych jednostek samorządu terytorialnego:

- trzy gminy miejsko-wiejskie: Młynary, Pasłęk i Tolkmicko;
- sześć gmin wiejskich: Elbląg, Godkowo, Gronowo Elbląskie, Markusy, Milejewo i Rychliki.

W skład powiatu braniewskiego wchodzi siedem podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- gmina miejska Braniewo;
- dwie gminy miejsko-wiejskie: Frombork i Pieniężno;
- cztery gminy wiejskie: Braniewo, Lelkowo, Płoskinia i Wilczęta.

W skład powiatu nowodworskiego wchodzi natomiast pięć podstawowych jednostek samorządu terytorialnego:

- gmina miejska Krynica Morska;
- gminy miejsko-wiejska Nowy Dwór Gdański;
- trzy gminy wiejskie: Ostaszewo, Stegna i Sztutowo.

Wg danych GUS na 31 grudnia 2015 r., liczba mieszkańców trzech powiatów wynosiła 136,5 tys., co oznacza gęstość zaludnienia równą 42 mieszkańców na km^2. Jest to gęstość niższa od średniej w województwie warmińsko-mazurskim (60 mieszkańców/km^2) oraz w województwie pomorskim (126 mieszkańców/km^2). Na terenie powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 61,6%. Lasy zajmują ok. 21% powierzchni.

Powierzchnie miast i gmin powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 2. Kolorem zielonym wyróżniono gminy o najwyższej wartości danego wskaźnika, a kolorem czerwonym – o najniższej w każdym z powiatów.

Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – stan na 31 grudnia 2015 r.

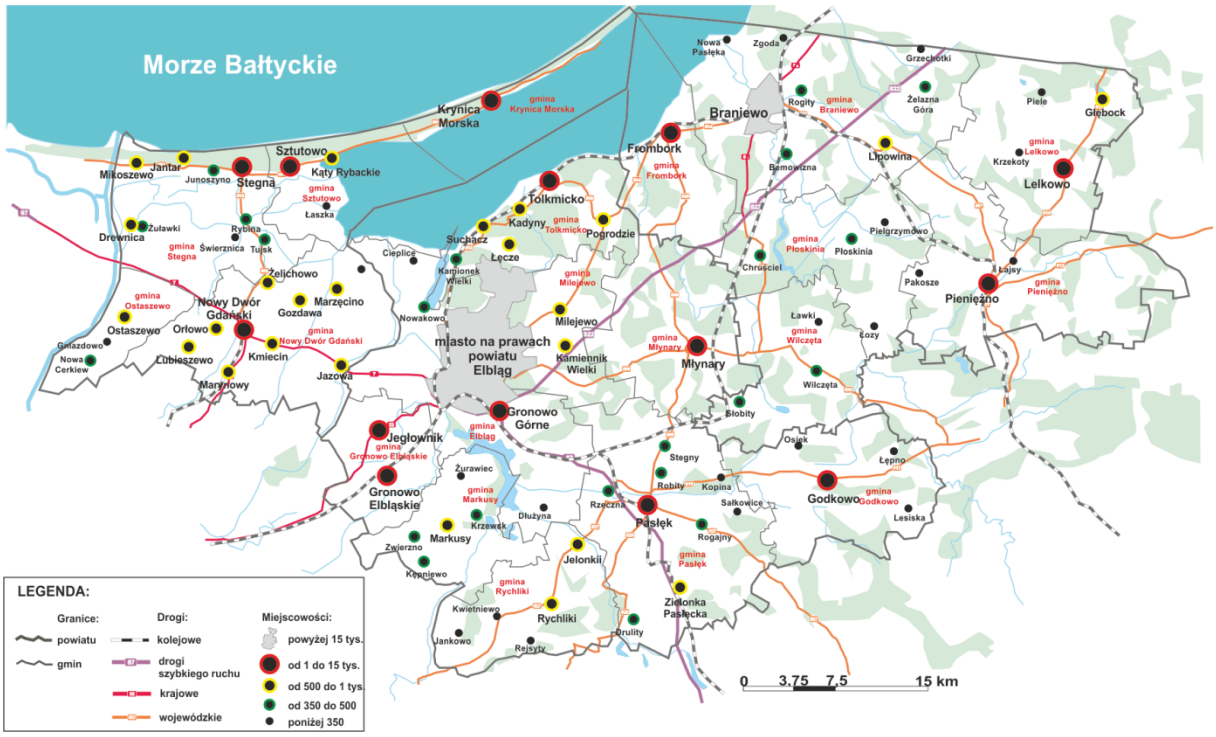
Lp.	Gmina	Powierzchnia [km^2]	Liczba mieszkańców [osób]	Gęstość zaludnienia [osób/km^2]	Liczba miejscowości/sołectw
1.	m. Braniewo	12	17 161	1 430	1/1
2.	Braniewo	307	6 214	20	54/22
3.	Frombork	124	3 726	30	16/11
4.	Lelkowo	198	3 009	15	34/15

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km^2]	Liczba mieszkańców [osób]	Gęstość zaludnienia [osób/km^2]	Liczba miejscowo-ści/sołectw
5.	Pieniężno	243	6 464	27	40/24
6.	Płoskinia	170	2 551	15	24/14
7.	Wilczęta	148	3 083	21	23/14
Razem powiat braniewski		**1 202**	**42 208**	**35**	**192/101**
1.	Elbląg	192	7 439	39	41/24
2.	Godkowo	167	3 186	19	33/22
3.	Gronowo Elbląskie	89	5 167	58	19/16
4.	Markusy	110	4 182	38	21/18
5.	Milejewo	96	3 370	35	13/13
6.	Młynary	158	4 518	29	29/19
7.	Pasłęk	264	19 590	74	62/38
8.	Rychliki	132	3 922	30	26/15
9.	Tolkmicko	208	6 846	33	19/10
Razem powiat elbląski		**1 416**	**58 220**	**41**	**263/175**
1.	m. Krynica Morska	116	1 323	11	1/1
2.	Nowy Dwór Gdań-ski	213	18 079	85	38/25
3.	Ostaszewo	61	3 223	53	11/7
4.	Stegna	170	9 844	58	31/23
5.	Sztutowo	112	3 685	33	11/8
Razem powiat nowodworski		**672**	**36 154**	**54**	**92/64**

Źródło: dane z urzędów miast i gmin oraz Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.05.2016 r.

Powiaty elbląski, braniewski i nowodworski dzięki położeniu w niewielkiej odległości od Olsztyna i aglomeracji Trójmiasta, charakteryzują się dobrą dostępnością komunikacyjną do ośrodków wojewódzkich: Olsztyna i Gdańska.

Na rysunku 8 przedstawiono mapę powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich.



Rys. 8. Największe miejscowości powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego

Źródło: opracowanie własne.

2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem

Poszczególne gminy posiadają zróżnicowaną strukturę przestrzenną. Zestawienie podstawowych wskaźników charakteryzujących gminy przedstawiono w tabeli 3. Kolorem czerwonym wyróżniono gminy o największym udziale danej powierzchni.

Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km²]	Udział wg kierunków wykorzystania [%]			
			użytki rolne	lasy	tereny zurbanizowane	inne (w tym wody i nieużytki)
1.	m. Braniewo	12	34,9	4,8	37,6	22,7
2.	Braniewo	307	57,8	27,3	3,2	11,7
3.	Frombork	124	40,0	23,8	3,1	33,1
4.	Lelkowo	198	62,6	31,0	2,1	4,3
5.	Pieniężno	243	63,8	28,3	2,9	5,0
6.	Płoskinia	170	60,7	32,6	2,9	3,8
7.	Wilczęta	148	68,1	26,7	3,5	1,7
Razem powiat braniewski		**1 202**	**59,4**	**28,2**	**3,3**	**9,1**
1.	Elbląg	192	68,4	11,0	5,0	15,6
2.	Godkowo	167	69,9	24,5	2,9	2,7
3.	Gronowo Elbląskie	89	91,0	0,3	5,3	3,4
4.	Markusy	110	81,1	4,8	4,0	10,1
5.	Milejewo	96	65,9	28,8	3,7	1,6
6.	Młynary	158	53,4	41,0	4,0	1,6
7.	Pasłęk	264	73,4	18,5	5,3	2,8
8.	Rychliki	132	71,6	22,6	3,2	2,6
9.	Tolkmicko	208	19,3	24,1	1,8	54,8
Razem powiat elbląski		**1 416**	**63,2**	**20,4**	**3,9**	**12,5**
1.	m. Krynica Morska	116	1,1	15,1	1,5	82,3
2.	Nowy Dwór Gdański	213	89,9	1,0	5,3	3,8
3.	Ostaszewo	61	90,1	0,7	4,0	5,2
4.	Stegna	170	77,8	11,2	4,9	6,1
5.	Sztutowo	112	34,0	16,8	2,6	46,6
Razem powiat nowodworski		**672**	**62,2**	**8,6**	**4,0**	**25,2**
Razem		**3 290**	**61,6**	**20,9**	**3,7**	**13,8**

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.05.2016 r.

Gmina Elbląg

Gmina Elbląg obejmuje tereny wiejskie otaczające miasto Elbląg, które nie wchodzi w skład gminy i powiatu elbląskiego (Elbląg jest miastem na prawach powiatu). Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. gmina zajmowała powierzchnię 192 km^2 i liczyła 7,4 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. Wg stanu na dzień 31 maja 2016 r. gmina posiadała 24 sołectwa: Adamowo, Cieplice, Czechowo, Dłużyna (Klepa), Drużno, Gronowo Górne-Nowe Pole, Janowo, Kazimierzowo, Kępa Rybacka, Kępiny Wielkie, Komorowo Żuławskie, Myślęcin – Pasieki, Nowakowo, Nowe Batorowo, Nowina, Nowotki, Pilona, Przezmark, Raczki Elbląskie, Sierpin, Tropy Elbląskie, Weklice – Bogaczewo, Węzina, Władysławowo) oraz 12 osiedli (Adamowo, Bielnik Pierwszy, Bielnik Drugi, Batorowo, Bogaczewo, Gronowo Górne, Helenowo, Janów, Lisów, Nowy Dwór, Nowa Pilona, Przezmark).

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

Gmina 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.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. gmina zajmowała 167 km^2, a zamieszkiwało ją 3 186 osób. Gęstość zaludnienia wynosiła zaledwie 19 osób/km^2.

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 wchodzą 22 sołectwa: Bielica, Burdajny, Dąbkowo, Dobry, Godkowo, Grądki, Krykajny, Kwitajny Wlk., Lesiska, Łępno, Miłosna, Olkowo, Osiek, Piskajny Plajny, Podągi, Stary Cieszyn, Skowrony, Stojpy, Swędkowo, Szymbory i Ząbrowiec.

Gmina Gronowo Elbląskie

Gmina Gronowo Elbląskie położona jest ok. 7 km od Elbląga, w południowo-zachodniej części powiatu elbląskiego. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. zajmowała powierzchnię 89 km^2 i była zamieszkiwana przez 5 167 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, Karczowiska Górne, Kopanka Druga, Kopanka Pierwsza, Mojkowo, Nogat, Oleśno, Rozgart, Szopy, Różany, Wikrowo. Największą miejscowością jest Gronowo Elbląskie.

Gmina Markusy

Gminę Markusy, na terenie 110 km^2, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. zamieszkiwało blisko 4,2 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, Kępniewo, Krzewsk, Markusy, Nowe Dolno, Rachowo, Stalewo, Stankowo-Topolno, Węgle-Żukowo, Wiśniewo, Zwierzno, Zwierzeńskie Pole, Złotnica, Żółwiniec-Jurandowo i Żurawiec.

Znaczną część gminy zajmują rezerwaty 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.

Gmina 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. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. gmina miała powierzchnię 96 km^2 i liczyła niespełna 3,4 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 29% powierzchni gminy stanowią lasy).

Gmina Młynary

Miejsko-wiejska gmina Młynary jest położona we wschodniej części powiatu elbląskiego, na skraju Wzniesienia Elbląskiego i Równiny Warmińskiej. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015

r. gminę o powierzchni 158 km^2 zamieszkiwało 4,5 tys. osób. W jej skład wchodzi 19 sołectw: Błudowo, Karszewo, Kraskowo, Kurowo Braniewskie, Kwietnik, Mikołajki, Młynarska Wola, Młynary, Nowe Monasterzysko, Ojcowa Wola, Płonne, Rucianka, Sąpy, Sokolnik, Stare Monasterzysko, Warszewo, Włóczyska, Zastawno i Zaścianki.

Największą miejscowością jest siedziba gminy – Młynary, a najmniejszą – wieś Sucha (wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. zamieszkiwały ją 3 osoby)[12].

W obszarze wiejskim dominującą funkcją jest rolnictwo (wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. użytki rolne stanowiły ponad 53% powierzchni gminy). Pozostałe funkcje to: eksploatacje surowców mineralnych (torf), leśnictwo i nieliczna agroturystyka.

Gmina Pasłęk

Gmina Pasłęk jest największą powierzchniowo gminą w powiecie elbląskim – wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. zajmowała 264 km^2. Zamieszkiwana była przez ponad 19,5 tys. osób, z czego 63% było mieszkańcami miasta Pasłęk. W jej skład, oprócz miasta Pasłęk, wchodzi aż 38 sołectw i są to: Anglity, Aniołowo, Awajki, Bądy, Borzynowo, Brzeziny, Dargowo, Drulity, Gołąbki, Gulbity, Kopina, Krasin, Kronin, Krosno, Kupin, Kwitajny, Leszczyna, Leżnice, Łukszty, Majki, Marianka, Marzewo, Nowa Wieś, Nowe Kusy, Nowy Cieszyn, Piniewo, Robity, Rogajny, Rogowo, Rydzówka, Rzeczna, Rzędy, Sałkowice, Sakówko, Stegny, Surowe, Zielona Pasłęcka, Zielony Grąd. 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.

Ponad 73% powierzchni gminy to użytki rolne, a lasy zajmują 18% powierzchni.

Gmina Rychliki

Gmina Rychliki jest położona w południowej części powiatu w mikroregionie braniewsko-pasłęckim na pograniczu Żuław. Większość obszarów gminy leży na Pojezierzu Iławskim. Gminę wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. zamieszkiwało 3,9 tys. mieszkańców, a jej powierzchnia wynosiła 132 km^2. 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.

[12] Dane Urzędu Miasta i Gminy Młynary.

Ponad 71% obszaru gminy stanowią tereny rolne, a 22% to tereny leśne. Obszar Gminy Rychliki położony jest poza nadrzędnym układem komunikacyjnym kraju.

Gmina 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 dzień 31 grudnia 2015 r. gminę zamieszkiwało 6,8 tys. mieszkańców, a jej powierzchnia wynosiła 208 km^2. 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 leży 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. Przemysł ogranicza się obecnie do zakładu przetwórstwa warzyw zlokalizowanego w Tolkmicku i kilku zakładów drzewnych.

Funkcją wyraźnie rozwijającą się jest turystyka i rekreacja wynikająca z atrakcyjnego usytuowania gminy na terenach nadzalewowych oraz posiadania dużych kompleksów leśnych

o szczególnych walorach klimatycznych i widokowych jakim jest Park Krajobrazowy Wysoczyzna Elbląska[13].

Miasto 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 km^2, 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/km^2.

Dogodne usytuowanie Braniewa, przez które przebiega droga nr 54 do przejścia granicznego w Gronowie z Obwodem Kaliningradzkim 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.

Gmina Braniewo

Gminę Braniewo o powierzchni 307 km^2 – wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. – zamieszkiwało ok. 6,2 tys. mieszkańców. Pod względem wielkości gmina Braniewo jest największą spośród gmin objętych planem. Gęstość zaludnienia wynosiła 20 osób/km^2.

W skład gminy Braniewo wchodzą 22 sołectwa: Bobrowiec, Garbina, Gronowo, Grzechotki, Jarocin, Klejnowo, Krasnolipie, Krzewno, Lipowina, Mikołajewo, Nowa Pasłęcka, Pęciszewo, Podgórze, Rodowo, Rogity, Rusy, Stępień, Świętochowo, Szyleny, Wola Lipowska, Zakrzewiec, Zawierz i Żelazna Góra. Największą miejscowością jest Lipowina, a najmniejszą Wilki.

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.

[13] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, Synteza uwarunkowań, kierunki zagospodarowania przestrzennego*, załącznik nr 1A do uchwały nr XVII/88/15 Rady Miejskiej w Tolkmicku z dnia 16 listopada 2015 r., s. 9-12.

Dominującą sferą działalności gospodarczej jest rolnictwo i częściowo rybołówstwo. Prawie 58% obszaru gminy stanowią tereny rolne, a 27% to tereny leśne.

Korzystne położenie gminy (nad Zalewem Wiślanym) sprzyja rozwojowi turystyki, szczególnie agroturystyce.

Na terenie gminy znajduje się drogowe przejście graniczne Gronowo-Mamonowo łączące z Obwodem Kaliningradzkim.

Gmina Frombork

Miejsko-wiejska gmina Frombork położona jest w północno-zachodniej części powiatu braniewskiego. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. gmina zajmowała obszar 124 km^2, a zamieszkiwało ją 3,7 tys. osób. Gęstość zaludnienia wynosiła 30 osób/km^2. Siedzibą gminy jest miasto Frombork, w którym mieszkało 66% osób mieszkających w gminie. 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. Tereny rolne stanowią 40% obszaru gminy, 33% stanowią wody, a prawie 24% to tereny leśne. 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.

Gmina Lelkowo

Gmina Lelkowo położona jest we wschodniej części powiatu braniewskiego. Północną granicę gminy stanowi granica Polsko – Rosyjska z Obwodem Kaliningradzkim. Od wschodu graniczy z powiatem bartoszyckim (gmina Górowo Iławeckie), od południa z gminą Pieniężno, a od zachodu z gminą Braniewo. Gmina, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. zajmowała 198 km^2, a zamieszkiwało ją 3 tys. osób. Gęstość zaludnienia wynosiła zaledwie 15 osób/km^2. Prawie 63% obszaru gminy stanowią tereny rolne, a 31% to tereny leśne.

W skład gminy Lelkowo wchodzi 15 sołectw: Bieńkowo, Dębowiec, Głębock, Grabowiec, Jachowo, Jarzeń, Krzekoty, Kwiatkowo, Lelkowo, Lutkowo, Sówki, Wilknity, Wołowo, Wyszkowo 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.

Gmina Pieniężno

Gmina Pieniężno wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. obejmowała obszar 243 km^2 i zamieszkiwana była przez niecałe 6,5 tys. osób. Położona jest w południowo-wschodniej części powiatu braniewskiego, w pasie Wzniesień Górowskich oraz Równinie Orneckiej. W jej skład wchodzą sołectwa: Białczyn, Bornity, Cieszęta, Glebiska, Jesionowa, Jeziorko, Kajnity, Kierpajny Wielkie, Kowale, Lechowo, Łajsy, Łoźnik, Niedbałki, Pakosze, Piotrowiec, Pluty, Posady, Radziejewo, Różaniec, Sawity, Wojnity, Wopy, Wyrębiska i Żugienie. Największą miejscowością w gminie, pełniącą rolę ośrodka gminnego, jest miasto Pieniężno. Mieszkańcy miasta stanowili 45% ogółu ludności gminy. 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. W strukturze użytkowania gruntów dominowały użytki rolne, które stanowiły prawie 64% powierzchni gminy. Obszary leśne stanowiły 28% powierzchni ogólnej.

Gmina Płoskinia

Gmina 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. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. obejmowała obszar 170 km^2 i zamieszkiwana była przez 2,5 tys. osób. Niski stopień urbanizacji powoduje, że gęstość zaludnienia obszaru gminy jest znacznie niższa niż średnia powiecie braniewskim i wynosiła 15 osób/km^2 (przy 35 osobach/km^2 w powiecie).

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 32,6%. Użytki rolne stanowiły prawie 61% powierzchni gminy.

Gmina Wilczęta

Gmina Wilczęta, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., obejmowała obszar 148 km^2, a zamieszkiwana była przez 3 tys. osób. Położona jest w południowej części powiatu braniewskiego. W jej skład wchodzą 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 Pasłęk (powiat elbląski), od zachodu z gminą Młynary (powiat elbląski).

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

Ogólna powierzchnia użytków rolnych w granicach administracyjnych gminy wynosiła 68% powierzchni ogółem, stąd też rolnictwo stanowi główną gałąź produkcyjną gminy. Lasy stanowiły prawie 27% powierzchni gminy.

Gmina Miasta 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, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., wynosiła 116 km^2, z czego 82% stanowią wody. Miasto zamieszkiwało 1,3 tys. osób. W skład Krynicy Morskiej wchodzą obręby ewidencyjne: Krynica Morska, Nowa Karczma i Przebrno.

Wg rankingu przygotowanego przez Główny Urząd Statystyczny, na dzień 31 grudnia 2014 r., Krynica Morska była jednym z najmniejszych miast w Polsce – zajęła ósme miejsce. Natomiast jako gmina zajęła pierwszą pozycję w rankingu najmniejszych gmin w kraju pod względem liczby mieszkańców.

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

Gmina 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.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. gmina obejmowała obszar 176 km^2 i zamieszkiwana była przez 18 079 osób. Gmina Nowy Dwór Gdański jest najgęściej zaludnioną gminą powiatu nowodworskiego – 85 osób/km^2. W skład gminy wchodzi 25 sołectw: Gozdawa, Jazowa, Kępiny Małe, Kępki, Kmiecin, 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. Mieszkańcy miasta stanowili 55% ogółu ludności gminy.

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. W strukturze użytkowania gruntów dominowały użytki rolne, które stanowiły prawie 90% powierzchni gminy.

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.

Gmina Ostaszewo

Gmina Ostaszewo położona jest ok. 30 km na południowy wschód od Gdańska, w południowo-zachodniej części powiatu nowodworskiego. Wg danych GUS na dzień 31 grudnia 2015 r. gmina zajmowała powierzchnię 61 km^2 i zamieszkiwało ją 3,2 tys. osób. W strukturze użytkowania gruntów dominowały użytki rolne, które stanowiły 90% powierzchni gminy.

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.

Gmina Stegna

Gmina Stegna, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., obejmowała 170 km^2 i zamieszkiwana była przez 9,8 tys. osób. Położona jest w zachodniej części powiatu nowodworskiego. W jej skład wchodzą sołectwa: Bronowo, Chełmek, Chełmek Osada, Chorążówka, Drewnica,

Dworek-Niedźwiedzica, Głobica, Izbiska, Jantar, Jantar Leśniczówka, Junoszyno, Mikoszewo, Nowotna, Popowo, Przemysław, Rybina, Stegienka, Stegienka Osada, Stegna, Stobiec, Świerznica, Tujsk i Żuławki. Największą miejscowością w gminie jest Stegna, a najmniejszą – Chełmek.

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.

Użytki rolne zajmują prawie 781% powierzchni gminy, natomiast 11% stanowią lasy.

Gmina 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 południa graniczy z gminą Stegna, a ze wschodu z miastem Krynica Morska.

Sztutowo jest gminą wiejską przede wszystkim o charakterze turystycznym i rolniczym. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. użytki rolne stanowiły 34% obszaru gminy, 17% stanowiły lasy, natomiast prawie 47% stanowiły wody. 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, Kobyla Kępa, Łaszka, Płonina i Sztutowo. Największą miejscowością w gminie jest Sztutowo, a najmniejszą – Graniczna.

Obszar gminy, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., wynosił 112 km^2 i był zamieszkiwany przez około 3,7 tys. osób.

2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez obszar powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego prowadzi kilka linii kolejowych. Jedna linia – nr 204 – jest linią o znaczeniu państwowym, a trzy o charakterze regionalnym. Długość czynnej sieci kolejowej, służącej przewozom pasażerskim na terenie objętym planem ulega w ostatnich latach zmianom. Zaprzestano wykonywania przewozów pasażerskich m.in. na linii 204 (odcinek Bogaczewo – Braniewo) i na linii nr 254 (Elbląg – Braniewo).

Linia nr 204 Malbork (woj. pomorskie) – Braniewo – Kaliningrad (Rosja) jest linią pierwszorzędną, dwutorową, niezelektryfikowaną. Jest linią leżącą w korytarzu paneuropejskim transportowym IA. W TEN-T zaliczona została do sieci bazowej. Wg stanu na dzień 30 czerwca 2016 r. ruch pasażerski odbywał się wyłącznie na odcinku od Malborka do Bogaczewa.

Linia nr 220 Olsztyn – Bogaczewo jest linią regionalną, jednotorową i zelektryfikowaną.

Linia nr 221 Gutkowo – Braniewo jest linią regionalną, drugorzędną, jednotorową i niezelektryfikowaną.

Linia 256 Nowy Dwór Gdański – Szymankowo jest linią regionalną, jednotorową, niezelektryfikowaną, łączącą się w Szymankowie z magistralą kolejową E65 Warszawa-Gdańsk. Na linii tej ruch pasażerski odbywa się jedynie w okresie wakacyjnym.

Wyżej wymienione linie zarządzane są przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Oprócz nich na terenie powiatu nowodworskiego znajduje się sieć linii wąskotorowych funkcjonujących jako tzw. Żuławska Kolej Dojazdowa. W okresie letnich wakacji szkolnych oraz w wybrane weekendy wiosną i jesienią, jako atrakcja turystyczna, uruchamiane są nieregularne połączenia pasażerskie na liniach z Nowego Dworu Gdańskiego do Stegny oraz między stacjami Prawy Brzeg Wisły, Stegna i Sztutowo.

Na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego funkcjonują następujące stacje i przystanki kolejowe:

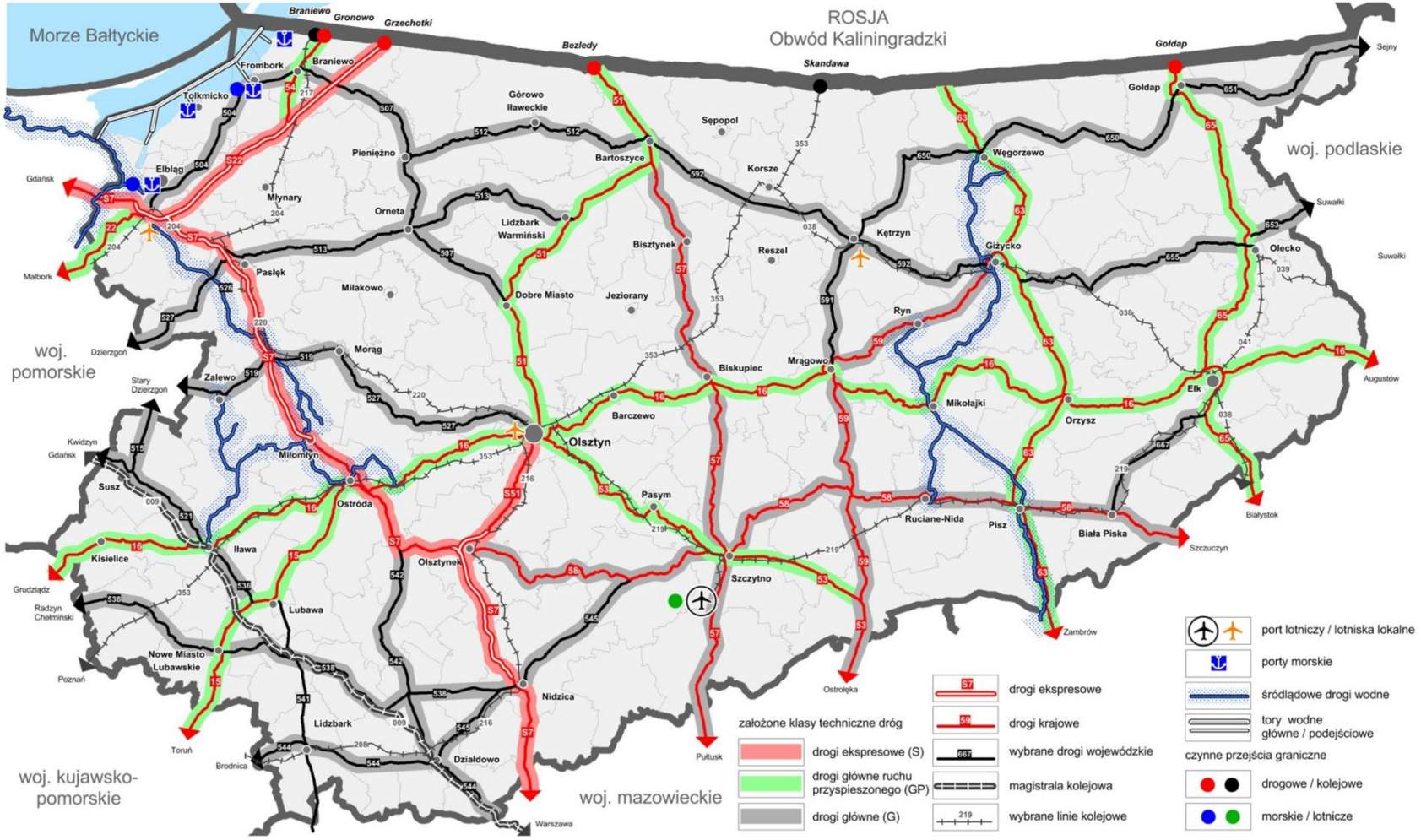
- na linii nr 204: Gronowo Elbląskie, Komorowo Żuławskie i Bogaczewo;
- na linii nr 220:Pasłęk i Bogaczewo;
- na linii nr 221: Pieniężno, Żugienie, Wysoka Braniewska, Jarzębiec, Grodzie i Braniewo;
- na linii 256: Nowy Dwór Gdański;
- na linii Żuławskiej Kolei Dojazdowej: Nowy Dwór Gdański, Cyganek, Tujsk, Rybina, Sztutowo, Sztutowo Muzeum, Stegna Morska, Stegna PKS, Stegna Gdańska, Junoszyno, Jantar Młyn, Jantar Port, Jantar, Jantar Leśniczówka, Mikoszewo i Prawy Brzeg Wisły.

Łącznie, w ruchu pasażerskim na liniach normalnotorowych użytkowanych jest 11 stacji i przystanków kolejowych. Na linii Żuławskiej Kolei Dojazdowej użytkowanych jest 16 stacji i przystanków.

Przez powiaty elbląski, braniewski i nowodworski przebiegają cztery drogi krajowe:

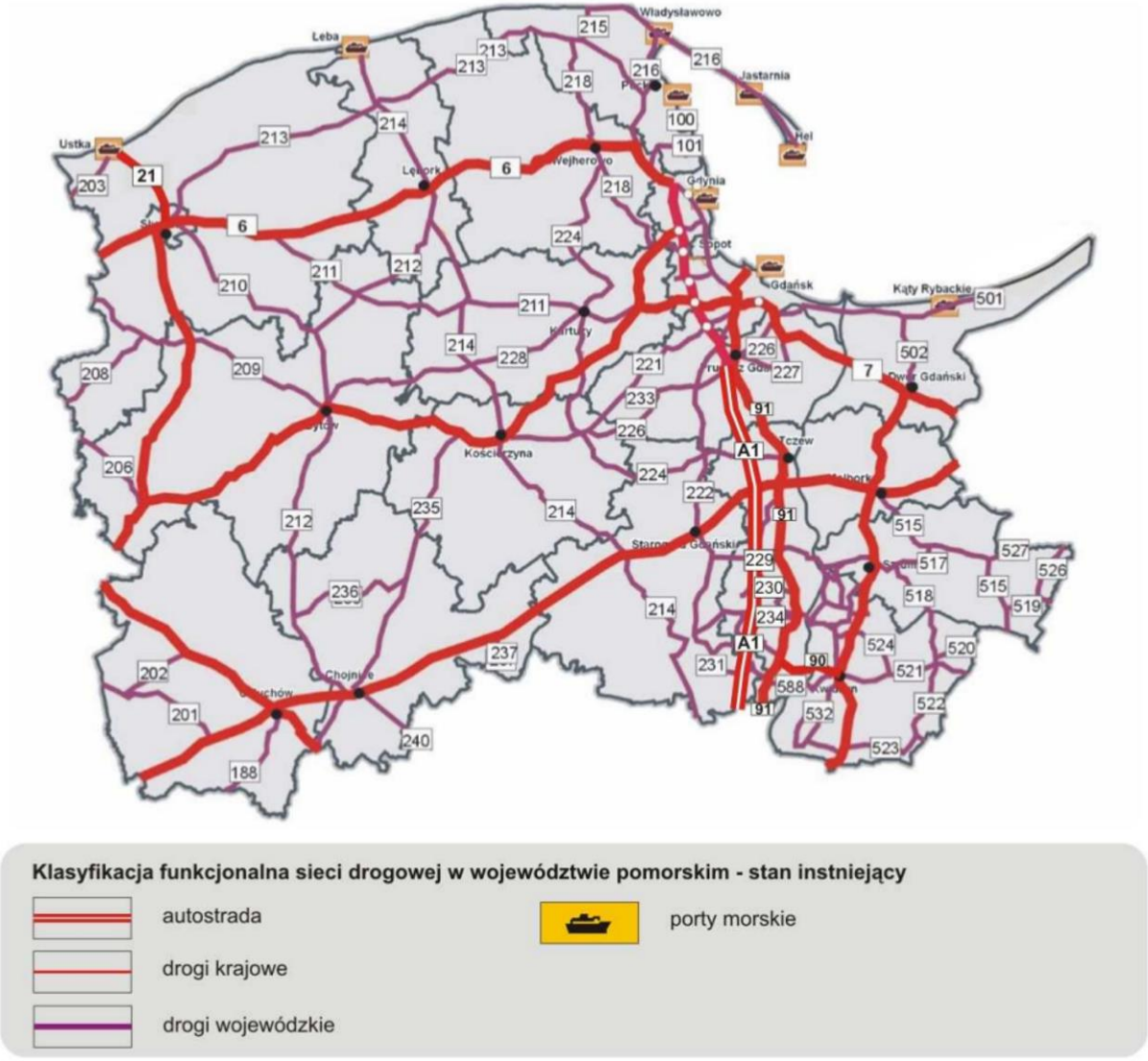
- nr 7: Żukowo – Gdańsk – Elbląg – Ostróda – Olsztynek – Płońsk – Warszawa – Janki – Grójec – Radom – Kielce – Kraków – Rabka-Zdrój – Chyżne – Granica Państwa. Na niektórych odcinkach droga ta ma status drogi ekspresowej S7;
- nr 22: Granica Państwa – Kostrzyn – Wałdowice – Gorzów Wielkopolski – Wałcz – Człuchów – Chojnice – Starogard Gdański – Czarlin – Malbork – Stare Pole – Elbląg – Chruściel – Grzechotki – Granica Państwa. Na odcinku od Elbląga mająca status drogi ekspresowej S22;
- nr 54: Chruściel – Braniewo – Gronowo – Granica Państwa;
- nr 55: Nowy Dwór Gdański – Malbork – Kwidzyn – Grudziądz – Stolno.

Główny układ komunikacyjny w województwie warmińsko-mazurskim (w powiatach elbląskim i braniewskim) przedstawiono na rysunku 9. Natomiast na rysunku 10 zaprezentowano główny układ komunikacyjny województwa pomorskiego (w tym w powiecie nowodworskim).



Rys. 9. Główny układ komunikacyjny w województwie warmińsko-mazurskim

Źródło: *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa warmińsko-mazurskiego*, Olsztyn 2015 r., s. 259.



Rys. 10. Główny układ komunikacyjny w województwie pomorskim

Źródło: *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, Gdańsk 2009 r., s. 101.

Infrastrukturę drogową, szczególnie ważną dla obsługi przejść granicznych oraz dostępności powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, stanowią drogi wojewódzkie:

- nr 501: węzeł „Karczemki" Gdańsk – Przejazdowo, Stegna – Krynica Morska. Droga klasy G (droga główna);
- nr 502: Stegna – Nowy Dwór Gdański. Droga klasy G;
- nr 503: Elbląg – Tolkmicko – Pogrodzie. Droga klasy G;
- nr 504: Elbląg – Pogrodzie – Braniewo. Droga klasy Z (droga zbiorcza);
- nr 505: Frombork – Młynary – Pasłęk. Droga klasy Z;
- nr 506: Chruściel – Stare Siedlisko – Nowica. Droga klasy G;
- nr 507: Braniewo – Pieniężno – Orneta – Dobre Miasto. Droga klasy Z;

- nr 509: Elbląg – Młynary – Drwęczno. Droga klasy Z;
- nr 510: granica państwa – Lelkowo – Pieniężno. Droga klasy Z;
- nr 512: Pieniężno – Górowo Iławeckie – Bartoszyce – Szczurkowo. Na odcinku Pieniężno – Górowo Iław. – Bartoszyce droga klasy Z, natomiast na odcinku Bartoszyce – Szczurkowo droga klasy G;
- nr 513: droga 7 (węzeł Pasłęk Północ) – Orneta – Lidzbark Warmiński – Kiwity – Wozławki. Na odcinku droga 7 (węzeł „Pasłęk Północ") – Orneta – Lidzbark Warmiński droga klasy Z, natomiast na odcinku Lidzbark Warmiński – Kiwity – Wozławki droga klasy G;
- nr 526: Pasłęk – Śliwice – (Lepno – Myślice – Przezmark). Droga klasy G;
- nr 527: (Dzierzgoń) – Rychliki – Pasłęk – Morąg – Łukta – Olsztyn. Na odcinku (Dzierzgoń) – Rychliki – Pasłęk oraz Morąg – Łukta – Olsztyn droga klasy Z, natomiast na odcinku Pasłęk – Morąg droga klasy G.

Zarządy Drogowe dla powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, wg danych GUS na dzień 31 grudnia 2014 r., zarządzały siecią 1 187,9 km dróg powiatowych, z czego 534,7 km stanowiły drogi w powiecie elbląskim, 375,8 km – drogi w powiecie braniewskim, a w powiecie nowodworskim – 277,4 km.

W granicach administracyjnych powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego znajduje się ok. 1 300 przystanków autobusowych. Największą liczbą – 458 przystanków – dysponują samorządy powiatowe (238 przystanków w powiecie elbląskim, 111 w powiecie braniewskim i 109 przystanków w powiecie nowodworskim). Przy drogach wojewódzkich znajduje się 411 przystanków, a ok. 60 przystanków zlokalizowanych jest przy drogach krajowych. Oprócz tego funkcjonuje ok. 370 przystanków przy drogach gminnych.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zatoki oraz często – przynajmniej w jednym kierunku jazdy – w wiaty lub zadaszenia, różnych typów. Nie wszystkie przystanki zapewniają jednak pasażerom odpowiednie warunki oczekiwania.

We Fromborku przy ul. Dworcowej funkcjonuje całoroczna strefa płatnego parkowania. Opłata, która za pierwszą godzinę parkowania wynosi 1 zł jest pobierana od poniedziałku do soboty w godz. 9-17[14].

[14] Uchwała nr XVI/134/2012 Rady Miejskiej we Fromborku z dnia 26 kwietnia 2012 r.

Na terenie powiatu nowodworskiego funkcjonują strefy płatnego parkowania. Są one sezonowe, tzn. opłaty pobierane są tylko w okresie letnim:

- w Jantarze: od 1 maja do 30 września, od poniedziałku do soboty w godz. 8-19, a pierwsza godzina postoju kosztuje 2,50 zł. Strefa została wyznaczona przy ul. Morskiej[15];
- w Krynicy Morskiej: od 1 lipca do 31 sierpnia, od poniedziałku do soboty w godz. 8-22, a pierwsza godzina postoju kosztuje 3 zł (pierwsze pół godziny: 0,50 zł, drugie pół godziny: 2,5 zł). Strefa płatnego parkowania obejmuje ulice: Marynarzy, Turystyczną, Przyjaźni, Aptekarzy, Żeromskiego, Teleexpressu, Świerczewskiego, Sienkiewicza, Słoneczną, Bałtycką, Leśną, Wasilewskiego i Korczaka[16];
- w Stegnie: przy ul. Morskiej w okresie od 1 maja do 30 września oraz przy ul. Lipowej i gen. Władysława Sikorskiego w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia, od poniedziałku do soboty w godz. 8-19, pierwsza godzina postoju kosztuje 2,50 zł[17].

Na obszarze objętym planem funkcjonują dwie sieci komunikacji miejskiej – elbląska i braniewska. Na mocy porozumień międzygminnych, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Elblągu sp. z o.o., działając w imieniu miasta Elbląg, organizuje przewozy w komunikacji miejskiej na następujących trasach poza granicami miasta Elbląg:

- na linii 11 do Nowakowa;
- na linii 16 do Gronowa Górnego;
- na linii 20 do Majewa przez Milejewo;
- na linii 21 do Bielnika Pierwszego;
- na linii 22 do Sierpina przez Gronowo Górne, Nowinę i Przezmark.

Natomiast w Braniewie funkcjonuje jedna linia komunikacji miejskiej. Operator, którym jest Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Elblągu Sp. z o.o., został wybrany w drodze postępowania o wartości do 30 tys. euro. Linia funkcjonuje w dni powszednie.

2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., powiaty braniewski, elbląski i nowodworski zamieszkałe były łącznie przez około 136,5 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego w latach 2010-2015 przedstawiono w tabeli 4.

[15] Uchwała nr XXXI/300/2013 Rady Gminy Stegna z dnia 14 marca 2013 r.
[16] Uchwała nr XV/163/16 Rady Miejskiej w Krynicy Morskiej z dnia 29 lutego 2016 r.
[17] Uchwała nr XXXI/300/2013 Rady Gminy Stegna z dnia 14 marca 2013 r.

Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego w latach 2009-2014 – dane GUS

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Miasto Braniewo	**17 672**	**17 838**	**17 584**	**17 455**	**17 385**	**17 281**	**97,8**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,9	0,9	0,0	1,8	-1,0	-0,8	
– saldo migracji na pobyt stały	-116	-231	-254	-227	-82	-117	
Gmina Braniewo	**6 308**	**6 386**	**6 363**	**6 344**	**6 261**	**6 216**	**98,5**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	0,6	4,9	2,8	0,9	1,4	-0,3	
– saldo migracji na pobyt stały	-11	-14	-41	-36	-83	-46	
Gmina Frombork	**3 664**	**3 760**	**3 739**	**3 731**	**3 744**	**3 719**	**101,5**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	0,3	0,3	-0,8	0,5	3,7	-3,2	
– saldo migracji na pobyt stały	-18	0	-18	-3	-16	-12	
Gmina Lelkowo	**2 984**	**3 091**	**3 083**	**3 078**	**3 022**	**3 035**	**101,7**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	0,0	-2,3	1,6	2,6	0,0	1,3	
– saldo migracji na pobyt stały	-6	-26	-13	-19	-54	-35	

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Gmina Pieniężno	**6 551**	**6 751**	**6 720**	**6 662**	**6 639**	**6 543**	**99,9**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	-1,6	1,9	-0,3	-2,1	-2,1	-3,5	
– saldo migracji na pobyt stały	-41	-47	-29	-30	-58	-57	
Gmina Płoskinia	**2 687**	**2 657**	**2 639**	**2 610**	**2 581**	**2 581**	**96,1**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,8	-1,9	3,8	-0,8	-3,1	4,3	
– saldo migracji na pobyt stały	-9	-4	-28	-35	-13	-1	
Gmina Wilczęta	**3 061**	**3 157**	**3 148**	**3 143**	**3 108**	**3 094**	**101,1**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	0,6	-1,3	-1,9	1,3	3,8	2,3	
– saldo migracji na pobyt stały	-16	-17	-3	-15	-46	-29	
Razem powiat braniewski	**42 927**	**43 640**	**43 276**	**43 023**	**42 740**	**42 469**	**98,9**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,5	1,0	0,5	0,8	-0,1	-0,7	
– saldo migracji na pobyt stały	-217	-339	-386	-365	-352	-297	

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Gmina Elbląg	**6 368**	**7 166**	**7 198**	**7 216**	**7 208**	**7 266**	**114,1**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,4	2,2	0,8	0,7	4,4	3,3	
– saldo migracji na pobyt stały	-59	13	26	42	-33	18	
Gmina Godkowo	**3 262**	**3 334**	**3 321**	**3 280**	**3 246**	**3 225**	**98,9**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	-0,6	-0,6	4,2	-2,7	0,0	-3,7	
– saldo migracji na pobyt stały	-12	-18	-27	-27	-13	-19	
Gmina Gronowo Elbląskie	**4 987**	**5 173**	**5 170**	**5 178**	**5 181**	**5 180**	**103,9**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,4	4,1	1,9	1,9	2,1	2,3	
– saldo migracji na pobyt stały	7	11	-13	20	-3	-21	
Gmina Markusy	**4 102**	**4 214**	**4 219**	**4 206**	**4 210**	**4 197**	**102,3**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	0,7	2,6	0,9	-0,7	3,8	0,7	
– saldo migracji na pobyt stały	-21	0	1	-9	-14	-38	

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Gmina Milejewo	**3 093**	**3 200**	**3 229**	**3 274**	**3 299**	**3 330**	**107,7**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,3	6,7	6,9	4,3	0,9	0,0	
– saldo migracji na pobyt stały	20	59	7	19	33	38	
Gmina Młynary	**4 527**	**4 639**	**4 612**	**4 586**	**4 548**	**4 528**	**100,0**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	-0,9	1,7	1,9	2,0	0,2	0,4	
– saldo migracji na pobyt stały	-24	-37	-36	-31	-16	-20	
Gmina Pasłęk	**19 241**	**19 679**	**19 716**	**19 747**	**19 696**	**19 653**	**102,1**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,8	1,3	1,5	1,7	0,2	1,6	
– saldo migracji na pobyt stały	-49	-11	7	-31	-70	-65	
Gmina Rychliki	**4 044**	**4 126**	**4 071**	**4 057**	**4 032**	**3 959**	**97,9**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,9	2,2	-1,2	1,7	0,2	-1,0	
– saldo migracji na pobyt stały	-6	-23	-50	-15	-42	-46	

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Gmina Tolkmicko	**6 765**	**6 823**	**6 875**	**6 858**	**6 840**	**6 836**	**101,0**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,0	0,3	0,7	-1,0	-1,8	-1,9	
– saldo migracji na pobyt stały	33	10	47	10	9	-4	
Razem powiat elbląski	**56 389**	**58 354**	**58 411**	**58 402**	**58 260**	**58 174**	**103,2**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,7	1,9	1,6	1,0	1,0	0,8	
– saldo migracji na pobyt stały	-111	4	-38	-22	-149	-157	
Miasto Krynica Morska	**1 353**	**1 361**	**1 353**	**1 349**	**1 351**	**1 335**	**98,7**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,0	3,7	5,9	2,9	-3,0	-3,0	
– saldo migracji na pobyt stały	-5	3	-16	-6	3	-18	
Gmina Nowy Dwór Gdański	**17 894**	**18 313**	**18 252**	**18 252**	**18 169**	**18 084**	**101,1**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,8	0,9	0,6	2,6	-0,5	1,7	
– saldo migracji na pobyt stały	-59	-68	-72	-65	-66	-104	

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Gmina Ostaszewo	**3 209**	**3 280**	**3 269**	**3 243**	**3 213**	**3 209**	**100,0**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,2	-1,8	2,7	-0,9	-0,6	0,3	
– saldo migracji na pobyt stały	-18	16	-20	-14	-21	-2	
Gmina Stegna	**9 628**	**9 931**	**9 945**	**9 946**	**9 949**	**9 949**	**103,3**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,5	4,1	-0,6	0,7	-0,2	-2,1	
– saldo migracji na pobyt stały	7	26	20	-36	-28	-23	
Gmina Sztutowo	**3 558**	**3 645**	**3 652**	**3 669**	**3 650**	**3 677**	**103,3**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,2	5,5	4,1	0,5	-0,8	0,8	
– saldo migracji na pobyt stały	18	4	-8	9	-10	11	
Razem powiat nowodworski	**35 642**	**36 530**	**36 471**	**36 459**	**36 332**	**36 254**	**101,7**
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,5	2,1	1,0	1,6	-0,5	0,3	
– saldo migracji na pobyt stały	-57	-19	-96	-112	-122	-136	
Razem powiaty braniewski, elbląski i nowodworski	**134 958**	**138 524**	**138 158**	**137 884**	**137 332**	**136 897**	**101,4**

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.05.2016 r.

Dane zawarte w tabeli 4 ilustrują niewielki wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem. Największy wzrost odnotowano w gminie Elbląg. Najgorsze tendencje demograficzne wystąpiły w gminach Płoskinia i Rychliki oraz w mieście Braniewo. Rosnąca liczba mieszkańców w gminie Elbląg oraz Milejewo, zlokalizowanych blisko Elbląga, wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

Strukturę ludności powiatów objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 5. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich lat.

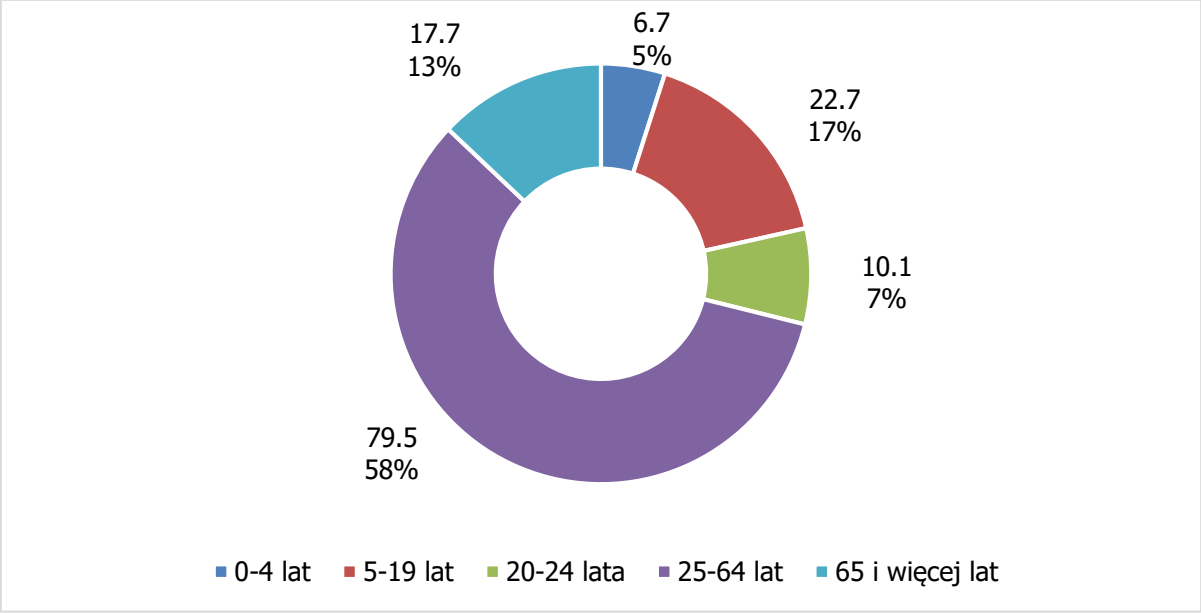
Tab. 5. Struktura ludności powiatów objętych planem w latach 2010-2015

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2015:2010 [%]
	2010	2015	
Powiat braniewski			
– przedprodukcyjnym	8 863	7 517	84,8
– produkcyjnym	28 712	27 549	95,9
– poprodukcyjnym	6 065	7 142	117,8
Powiat elbląski			
– przedprodukcyjnym	12 641	11 580	91,6
– produkcyjnym	37 856	37 356	98,7
– poprodukcyjnym	7 857	9 284	118,2
Powiat nowodworski			
– przedprodukcyjnym	7 626	6 849	89,8
– produkcyjnym	23 905	23 260	97,3
– poprodukcyjnym	4 999	6 045	120,9
Razem powiaty braniewski, elbląski i nowodworski			
– przedprodukcyjnym	29 130	25 946	89,1
– produkcyjnym	90 473	88 165	97,4
– poprodukcyjnym	18 921	22 471	118,8

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.05.2016 r.

We wszystkich trzech powiatach w latach 2010-2015 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym (odpowiednio o 10,9 i 2,6%). Natomiast w latach 2010-2015 znacznie zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (aż o 18,8%). Podobna tendencja wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem tej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, natomiast wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzmaga się więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, przedstawionej na rysunku 11, wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., 42% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym w komunikacji miejskiej przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.



Rys. 11. Struktura wiekowa mieszkańców powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego [tys. osób i %] – stan na 31 grudnia 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabelach 6, 7 i 8, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.

Tab. 6. Prognozowana struktura ludności zamieszkującej powiat braniewski

Segment mieszkańców w wieku	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2015	2020	2025	2020/2015	2025/2015
Ludność w mieście					
– przedprodukcyjnym	3 799	3 328	3 042	87,6	80,1
– produkcyjnym	14 630	13 736	12 380	93,9	84,6
– poprodukcyjnym	4 041	4 321	4 882	106,9	120,8
Razem	**22 470**	**21 385**	**20 304**	**95,2**	**90,4**
Ludność wiejska					
– przedprodukcyjnym	3 718	3 508	3 335	94,4	89,7
– produkcyjnym	12 919	12 435	11 637	96,3	90,1
– poprodukcyjnym	3 101	3 144	3 462	101,4	111,6
Razem	**19 738**	**19 087**	**18 434**	**96,7**	**93,4**
Ludność ogółem					
– przedprodukcyjnym	7 517	6 836	6 377	90,9	84,8
– produkcyjnym	27 549	26 171	24 017	95,0	87,2
– poprodukcyjnym	7 142	7 465	8 344	104,5	116,8
Razem	**42 208**	**40 472**	**38 738**	**95,9**	**91,8**

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Tab. 7. Prognozowana struktura ludności zamieszkującej powiat elbląski

Segment mieszkańców w wieku	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2015	2020	2025	2020/2015	2025/2015
Ludność w mieście					
– przedprodukcyjnym	3 043	2 897	2 779	95,2	91,3
– produkcyjnym	10 675	10 778	10 336	101,0	96,8
– poprodukcyjnym	3 200	3 374	3 818	105,4	119,3
Razem	**16 918**	**17 049**	**16 933**	**100,8**	**100,1**

Segment mieszkańców w wieku	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2015	2020	2025	2020/2015	2025/2015
Ludność wiejska					
– przedprodukcyjnym	8 537	8 282	7 905	97,0	92,6
– produkcyjnym	26 681	26 504	25 916	99,3	97,1
– poprodukcyjnym	6 084	6 354	7 193	104,4	118,2
Razem	**41 302**	**41 140**	**41 014**	**99,6**	**99,3**
Ludność ogółem					
– przedprodukcyjnym	11 580	11 179	10 684	96,5	92,3
– produkcyjnym	37 356	37 282	36 252	99,8	97,0
– poprodukcyjnym	9 284	9 728	11 011	104,8	118,6
Razem	**58 220**	**58 189**	**57 947**	**99,9**	**99,5**

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

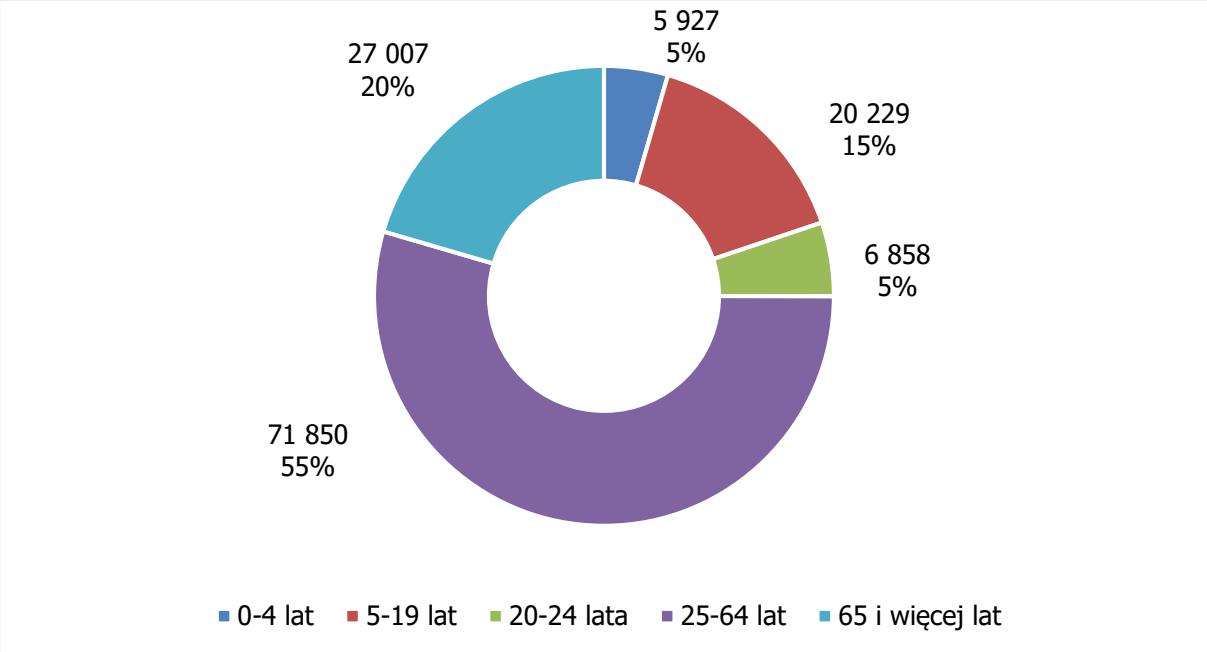
Tab. 8. Prognozowana struktura ludności zamieszkującej powiat nowodworski

Segment mieszkańców w wieku	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2015	2020	2025	2020/2015	2025/2015
Ludność w mieście					
– przedprodukcyjnym	2 004	1 669	1 450	83,3	72,4
– produkcyjnym	7 209	7 021	6 645	97,4	92,2
– poprodukcyjnym	2 132	2 276	2 512	106,8	117,8
Razem	**11 345**	**10 966**	**10 607**	**96,7**	**93,5**
Ludność wiejska					
– przedprodukcyjnym	4 845	4 886	4 753	100,8	98,1
– produkcyjnym	16 051	15 662	15 008	97,6	93,5
– poprodukcyjnym	3 913	4 215	4 818	107,7	123,1
Razem	**24 809**	**24 763**	**24 579**	**99,8**	**99,1**

Segment mieszkańców w wieku	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2015	2020	2025	2020/2015	2025/2015
Ludność ogółem					
– przedprodukcyjnym	6 849	6 555	6 203	95,7	90,6
– produkcyjnym	23 260	22 683	21 653	97,5	93,1
– poprodukcyjnym	6 045	6 491	7 330	107,4	121,3
Razem	**36 154**	**35 729**	**35 186**	**98,8**	**97,3**

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Na rysunku 12 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gmin powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego w 2025 r.



Rys. 12. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatów braniewskiego, elbląskiego i nowodworskiego w 2025 r. [tys. osób i %]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Liczba ludności powiatów objętych planem – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie spadać i w 2025 r. wyniesie łącznie 131 871 osób (wobec 136 582 w 2015 r., co oznacza spadek o 3,4%). Jednocześnie zmieni się struktura ludności miast i gmin

objętych planem. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych (w wieku poprodukcyjnym) – w trzech powiatach ich liczba wzrośnie – i to aż o 18,8%.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. W 2014 r. wg Głównego Urzędu Statystycznego, zarejestrowanych było w powiecie braniewskim 21,3 tys. samochodów osobowych, w powiecie elbląskim 30,6 tys. samochodów osobowych, a w powiecie nowodworskim – 18,8 tys. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 501 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w powiecie braniewskim, 526 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w powiecie elbląskim oraz 518 – w powiecie nowodworskim. Dla porównania, w 2009 r. wskaźnik ten wynosił 379 dla powiatu braniewskiego, 418 dla powiatu elbląskiego i 403 dla powiatu nowodworskiego. Oznacza to wzrost o 26-32% w ciągu pięciu lat. Prognozy zakładają kolejny wzrost tych wartości, nawet o kilkanaście procent w perspektywie najbliższych kilkunastu lat.

2.8. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2014/2015 w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim działało łącznie 261 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało ponad 15,5 tys. uczniów i 2,3 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabelach 9, 10 i 11.

Tab. 9. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie braniewskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2014/2015

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Braniewo	Braniewo	Frombork	Lelkowo	Pieniężno	Płoskinia	Wilczęta	Razem
Przedszkola	6	0	1	2	1	0	1	**11**
Oddziały przedszkolne	24	0	4	2	5	0	1	**36**
Razem przedszkolaków	**502**	**0**	**85**	**27**	**98**	**0**	**18**	**730**
Szkoła podstawowa								
– liczba jednostek	4	3	1	2	4	2	2	**18**
– liczba uczniów	1 205	193	149	150	342	146	184	**2 369**

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Braniewo	Braniewo	Frombork	Lelkowo	Pieniężno	Płoskinia	Wilczęta	Razem
Gimnazjum								
– liczba jednostek	4	1	1	1	1	1	1	**10**
– liczba uczniów	715	108	88	84	186	90	84	**1 355**
Liceum, technikum								
– liczba jednostek	7	0	0	0	1	0	0	**8**
– liczba uczniów	1 055	0	0	0	122	0	0	**1 177**
Szkoła zasadnicza zawodowa								
– liczba jednostek	3	0	0	0	0	0	0	**3**
– liczba uczniów	254	0	0	0	0	0	0	**254**
Szkoła policealna								
– liczba jednostek	1	0	0	0	0	0	0	**1**
– liczba uczniów	78	0	0	0	0	0	0	**78**
Razem uczniów	**3 307**	**301**	**237**	**234**	**650**	**236**	**268**	**5 233**

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Na obszarze objętym planem nie funkcjonują żadne szkoły wyższe. Cztery ośrodki akademickie są natomiast zlokalizowane w Elblągu.

Tab. 10. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie elbląskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2014/2015

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	Elbląg	Godkowo	Gronowo Elbląskie	Markusy	Milejewo	Młynary	Pasłęk	Rychliki	Tolkmicko	Razem
Przedszkola	4	1	1	0	1	1	2	0	1	**11**
Oddziały przedszkolne	4	1	2	0	3	2	16	0	3	**31**
Razem przedszkolaków	**49**	**21**	**49**	**0**	**61**	**49**	**390**	**0**	**75**	**694**

Gmina / rodzaj placówki oświato-wej	Elbląg	Godkowo	Gronowo Elbląskie	Markusy	Milejewo	Młynary	Pasłęk	Rychliki	Tolkmicko	Razem
Szkoła podstawowa										
– liczba jednostek	4	2	2	2	1	2	4	1	4	**22**
– liczba uczniów	385	182	281	325	191	313	1 221	238	344	**3 480**
Gimnazjum										
– liczba jednostek	2	1	1	1	1	1	3	1	2	**13**
– liczba uczniów	198	53	141	145	126	152	704	98	225	**1 842**
Liceum, technikum										
– liczba jednostek	1	0	0	0	0	0	5	0	0	**6**
– liczba uczniów	86	0	0	0	0	0	617	0	0	**703**
Szkoła zasadnicza zawodowa										
– liczba jednostek	0	0	0	0	0	0	2	0	1	**3**
– liczba uczniów	0	0	0	0	0	0	259	0	15	**274**
Szkoła policealna										
– liczba jednostek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
– liczba uczniów	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Razem uczniów	**669**	**235**	**422**	**470**	**317**	**465**	**2 801**	**336**	**584**	**6 299**

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Tab. 11. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie nowodworskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2014/2015

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Krynica Mor-ska	Nowy Dwór Gdański	Ostaszewo	Stegna	Sztutowo	Razem
Przedszkola	1	9	1	2	1	**14**
Oddziały przedszkolne	2	23	4	10	5	**44**
Razem przedszkolaków	27	477	85	216	118	**923**

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Krynica Morska	Nowy Dwór Gdański	Ostaszewo	Stegna	Sztutowo	Razem
Szkoła podstawowa						
– liczba jednostek	1	7	1	4	1	**14**
– liczba uczniów	72	1 135	182	601	219	**2 209**
Gimnazjum						
– liczba jednostek	1	5	1	3	1	**11**
– liczba uczniów	29	572	87	294	119	**1 101**
Liceum, technikum						
– liczba jednostek	0	2	0	0	0	**2**
– liczba uczniów	0	496	0	0	0	**496**
Szkoła zasadnicza zawodowa						
– liczba jednostek	0	3	0	0	0	**3**
– liczba uczniów	0	233	0	0	0	**233**
Szkoła policealna						
– liczba jednostek	0	0	0	0	0	**0**
– liczba uczniów	0	0	0	0	0	**0**
Razem uczniów	**101**	**2 436**	**269**	**895**	**338**	**4 039**

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Stopa bezrobocia, wg stanu na 31 grudnia 2015 r., wynosiła 27,3% (dla powiatu braniewskiego), 23% (dla powiatu elbląskiego) i 24% (dla powiatu nowodworskiego) – przy 16,3% w województwie warmińsko-mazurskim i 9% w województwie pomorskim. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiatach objętych planem była wyraźnie wyższa od przeciętnej w województwach oraz wyższa od średniej krajowej (9,8%).

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim, przedstawiono w tabeli 12.

Tab. 12. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – stan na 31 sierpnia 2015 r.

Jednostka administracyjna	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]*
	Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
Województwo warmińsko-mazurskie	**83 510**	**16,3**	**3 386,96**
Powiat braniewski	**3 873**	**27,3**	**3 208,18**
m. Braniewo	1 159	-	-
Braniewo	722	-	-
Frombork	324	-	-
Lelkowo	411	-	-
Pieniężno	646	-	-
Płoskinia	233	-	-
Wilczęta	378	-	-
Powiat elbląski	**4 550**	**23,0**	**3 113,02**
Elbląg	545	-	-
Godkowo	296	-	-
Gronowo Elbląskie	381	-	-
Markusy	319	-	-
Milejewo	236	-	-
Młynary	309	-	-
Pasłęk	1 581	-	-
Rychliki	426	-	-
Tolkmicko	457	-	-
Województwo pomorskie	**77 662**	**9,0**	**4 011,59**
Powiat nowodworski	**2 755**	**24,0**	**3 350,00**
m. Krynica Morska	116	-	-
Nowy Dwór Gdański	1 482	-	-
Ostaszewo	206	-	-
Stegna	692	-	-
Sztutowo	259	-	-

* – dane z 2014 r.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.9. Czynniki gospodarcze

W 2015 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (73,8% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 95,2%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywało miasto Braniewo.

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 13.

Tab. 13. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – stan na 31 grudnia 2015 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
m. Braniewo	1 607	133	1 469	1 012	67	59
Braniewo	292	5	287	228	27	10
Frombork	284	16	268	189	17	18
Lelkowo	120	11	109	74	12	11
Pieniężno	476	34	440	313	22	35
Płoskinia	145	13	132	91	13	11
Wilczęta	128	8	120	93	6	9
Powiat braniewski	**3 052**	**220**	**2 825**	**2 000**	**164**	**153**
Elbląg	654	11	639	481	59	35
Godkowo	147	8	138	102	10	14
Gronowo Elbląskie	332	10	321	266	19	14
Markusy	202	9	193	151	7	19
Milejewo	237	9	226	188	9	19
Młynary	284	11	273	222	6	31
Pasłęk	1 388	46	1 340	1 071	79	90
Rychliki	168	11	157	115	8	19
Tolkmicko	583	41	541	361	37	35
Powiat elbląski	**3 995**	**156**	**3 828**	**2 957**	**234**	**276**

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
m. Krynica Morska	479	8	469	394	14	15
Nowy Dwór Gdański	1 497	71	1 422	1 128	70	68
Ostaszewo	252	10	240	190	15	11
Stegna	1 181	19	1 158	993	44	42
Sztutowo	508	10	497	429	12	13
Powiat nowodworski	**3 917**	**118**	**3 786**	**3 134**	**155**	**149**
Razem	**10 964**	**494**	**10 439**	**8 091**	**553**	**578**

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu, transportu i usług – 71% oraz przemysłu i budownictwa – 23%. W tabeli 14 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 14. Struktura podmiotów gospodarczych w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2015 r.

Gmina	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności		
	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Pozostała działalność (handel, transport i usługi)
m. Braniewo	36	263	1 308
Braniewo	52	70	170
Frombork	18	61	205
Lelkowo	16	30	74
Pieniężno	61	84	331
Płoskinia	27	33	85

Gmina	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności		
	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Pozostała działalność (handel, transport i usługi)
Wilczęta	14	31	83
Powiat braniewski	**224**	**572**	**2 256**
Elbląg	30	186	438
Godkowo	23	40	84
Gronowo Elbląskie	16	113	203
Markusy	12	61	129
Milejewo	13	62	162
Młynary	16	63	205
Pasłęk	57	329	1 002
Rychliki	23	37	108
Tolkmicko	47	155	381
Powiat elbląski	**237**	**1 046**	**2 712**
m. Krynica Morska	39	34	406
Nowy Dwór Gdański	31	388	1 078
Ostaszewo	11	105	136
Stegna	33	296	852
Sztutowo	33	116	359
Powiat nowodworski	**147**	**939**	**2 831**
Razem	**608**	**2 557**	**7 799**

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W tabeli 15 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2015 r., ponad 95% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły niecałe 0,7% całkowitej liczby firm.

Na terenie powiatu elbląskiego – w gminie Pasłęk – zlokalizowana jest podstrefa Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, o powierzchni 14,1 ha.

Tab. 15. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiatach braniewskim, elbląskim i nowodworskim – stan na 31 grudnia 2015 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
m. Braniewo	1 607	1 524	66	17	0
Braniewo	292	277	15	0	0
Frombork	284	274	8	2	0
Lelkowo	120	112	7	1	0
Pieniężno	476	454	21	1	0
Płoskinia	145	131	13	1	0
Wilczęta	128	121	7	0	0
Powiat braniewski	**3 052**	**2 893**	**137**	**22**	**0**
Elbląg	654	614	31	7	2
Godkowo	147	139	8	0	0
Gronowo Elbląskie	332	315	16	1	0
Markusy	202	190	11	1	0
Milejewo	237	219	17	1	0
Młynary	284	271	11	2	0
Pasłęk	1 388	1 312	64	11	1
Rychliki	168	162	6	0	0
Tolkmicko	583	559	19	5	0
Powiat elbląski	**3 995**	**3 781**	**183**	**28**	**3**
m. Krynica Morska	479	466	13	0	0
Nowy Dwór Gdański	1 497	1 420	63	14	0
Ostaszewo	252	242	10	0	0
Stegna	1 181	1 146	31	4	0
Sztutowo	508	498	9	1	0
Powiat nowodworski	**3 917**	**3 772**	**126**	**19**	**0**
Razem	**10 964**	**10 446**	**446**	**69**	**3**

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

2.10.Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne. Na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego zlokalizowane są różne formy ochrony przyrody.

Powiaty elbląski, braniewski i część nowodworskiego znajdują się w obrębie obszaru funkcjonalnego Zielone Płuca Polski. Istotą idei Zielonych Płuc Polski jest funkcjonowanie wielkoprzestrzennego systemu ochrony przyrody składającego się z obszarów prawnie chronionych oraz przestrzeni między nimi, pełniących funkcje gospodarcze podlegające rygorom na mocy innych przepisów uwzględniających ich położenie w pobliżu obszarów przyrodniczo cennych.

Na terenie powiatów objętych niniejszym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 16. Mapę obszarów chronionych w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim przedstawiono na rysunku 13.

Tab. 16. Obszary ochrony Natura 2000 w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim

Lp.	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia całkowita [ha]
1	Bieńkowo	Lelkowo	122
2	Dolina Dolnej Wisły	Unisław, Wielka Nieszawka, Suchy Dąb, Lubicz, Sadlinki, Bydgoszcz, Stegna, Lubanie, Dragacz, Osielsko, Zławieś Wielka, Dąbrowa Chełmińska, Miłoradz, Raciążek, Ostaszewo, Fabianki, Obrowo, Czernikowo, Pruszcz, Subkowy, Ciechocinek, Gdańsk, Nieszawa, Dobrcz, Waganiec, Ryjewo, Lichnowy, Toruń, Cedry Wielkie, Włocławek, Aleksandrów Kujawski – gmina wiejska, Grudziądz, Gniew, Nowe, Grudziądz, Chełmno – gmina miejska, Chełmno – gmina wiejska, Bobrowniki – gmina wiejska, Tczew – gmina miejska, Tczew – gmina wiejska, Kwidzyn – gmina wiejska, Świecie, Solec Kujawski, Sztum, Pelplin	33 559

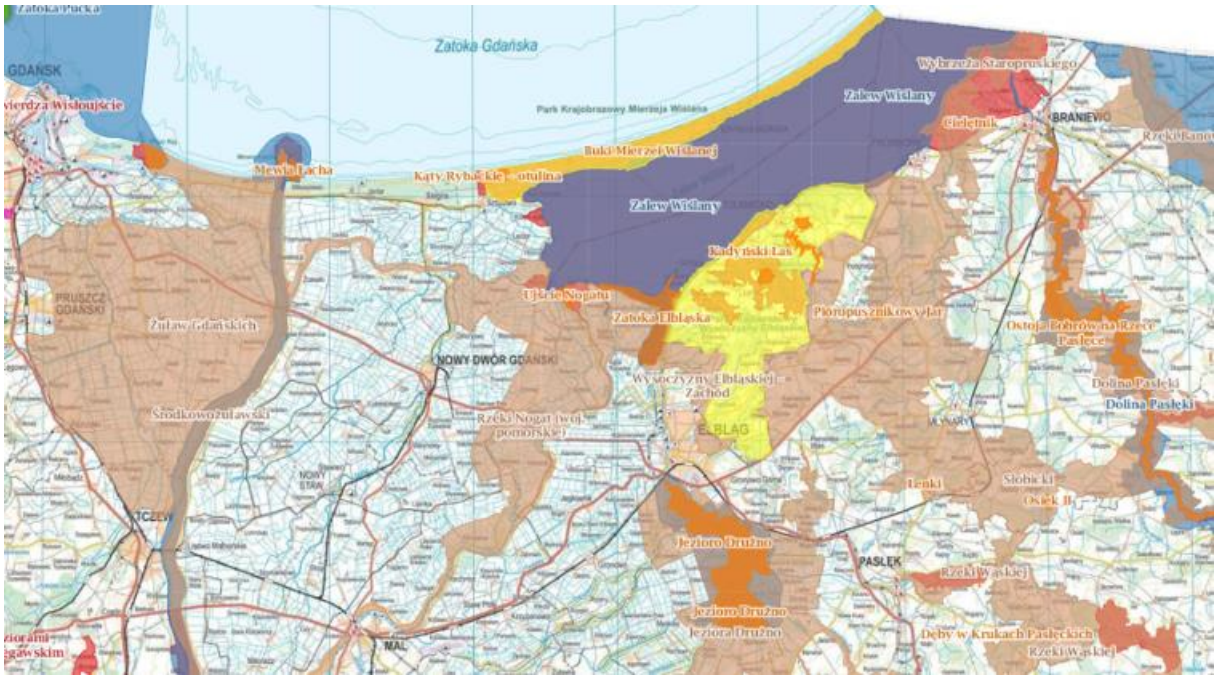
Lp.	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia całkowita [ha]
3	Dolina Pasłęki	Łukta, Godkowo, Stawiguda, Gietrzwałd, Wilczęta, Płoskinia, Świątki, Lubomino, Jonkowo, Olsztynek, Braniewo – gmina wiejska, Orneta, Braniewo – gmina miejska, Miłakowo	20 669
4	Doliny Erozyjne Wysoczyzny Elbląskiej	Elbląg, Milejewo, Tolkmicko	2 260
5	Jezioro Drużno	Elbląg, Markusy	5 995
6	Murawy koło Pasłęka	Pasłęk	642
7	Ostoja Drużno	Elbląg, Markusy	3 088
8	Ostoja w Ujściu Wisły	Stegna, Gdańsk	883
9	Ostoja Warmińska	Kiwity, Srokowo, Lelkowo, Płoskinia, Barciany, Braniewo – gmina wiejska, Bartoszyce – gmina miejska, Bartoszyce – gmina wiejska, Górowo Iławeckie – gmina miejska, Górowo Iławeckie – gmina wiejska, Korsze, Lidzbark Warmiński – gmina wiejska, Sępopol, Pieniężno, Węgorzewo	145 341
10	Rzeka Pasłęka	Łukta, Godkowo, Stawiguda, Gietrzwałd, Wilczęta, Płoskinia, Świątki, Lubomino, Jonkowo, Olsztynek, Braniewo – gmina wiejska, Orneta, Braniewo – gmina miejska, Miłakowo, Pieniężno	8 418
11	Ujście Wisły	Stegna, Gdańsk	1 748
12	Uroczysko Markowo	Godkowo, Morąg, Miłakowo	1 453
13	Zalew Wiślany	Krynica Morska, Sztutowo, Braniewo – gmina wiejska, Frombork, Elbląg, Nowy Dwór Gdański, Tolkmicko	32 223
14	Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana	Krynica Morska, Sztutowo, Braniewo – gmina wiejska, Braniewo – gmina miejska, Frombork, Elbląg, Nowy Dwór Gdański, Tolkmicko	40 862

Źródło: *natura2000.gdos.gov.pl*, dostęp: 31.05.2016 r.

Kluczowym potencjałem środowiska przyrodniczego na obszarze objętym planem jest Zalew Wiślany. Sposób połączenia Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim wpływa na różnicę

w stopniu zasolenia wód i bogactwo zasobów zwierzęcych w porównaniu z morzem. Na Zalewie Wiślanym prowadzona jest gospodarka rybacka. Po obu stronach zalewu – w Tolkmicku, Fromborku i Nowej Pasłęce – zlokalizowane są porty rybackie. Natomiast w Suchaczu i Kamionku Wielkim mieszczą się przystanie rybackie. Na obszarach nadzalewowych panuje też specyficzny mikroklimat, charakteryzujący się dużym usłonecznieniem, występowaniem bryzy i silnych wiatrów korzystnych dla miłośników sportów żeglarskich. Z kolei okolice Fromborka są bogate w wody termalne, chlorkowo-sodowe, mogące być wykorzystywane w celach leczniczych, co sprzyja rozwojowi turystyki zdrowotnej.

Unikalne walory Zalewu Wiślanego stwarzają możliwości rozwoju różnych działalności gospodarczych, poczynając od różnych rodzajów turystyki wodnej, przez transport wodny aż po rybołówstwo i rybactwo. Wymaga to pogodzenia interesów wielu jego użytkowników, a także podporządkowania się wymogom ochrony środowiska (Zalew Wiślany objęty jest siecią Natura 2000). Wielość podmiotów gospodarujących na wodach Zalewu Wiślanego stwarza konieczność prowadzenia zintegrowanych działań w zakresie monitoringu stanu środowiska przyrodniczego, w tym w szczególności czystości wód akwenu, ale też ryzyka występowania zjawisk niebezpiecznych, np. powodzi. Jednocześnie bardzo ważne są działania uświadamiające tak mieszkańcom i przedsiębiorcom, jak też odwiedzającym obszar turystom ograniczeń wynikających z konieczności poszanowania zasobów przyrody.



Rys. 13. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem

Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 31.05.2016 r.

Ochrona środowiska

Wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Środowiska w Olsztynie i w Gdańsku regularnie monitorują stan zanieczyszczenia powietrza i dokonują klasyfikacji poszczególnych obszarów województw pod względem poziomu zanieczyszczeń.

Na terenie województwa warmińsko-mazurskiego wydzielono trzy strefy, dla których dokonywana jest ocena stanu środowiska. Pierwsza strefa obejmuje miasto Olsztyn, druga miasto Elbląg, a trzecia (do której należą powiaty elbląski i braniewski) – całą resztę województwa (tzw. strefa warmińsko-mazurska).

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy warmińsko-mazurskiej dla roku 2015 wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM10 oraz bezo(α)pirenu – strefę zaliczono do klasy C. Natomiast poziomy zanieczyszczeń powietrza dla celu długoterminowego przekroczone zostały dla ozonu w przypadku ochrony zdrowia i ochrony roślin (klasa D2)[18].

W województwie pomorskim wyróżnia się dwie strefy, w ramach których prowadzona jest ocena stanu środowiska. Pierwsza strefa obejmuje tylko aglomerację trójmiejską, a druga (do której zalicza się powiat nowodworski) – całą resztę województwa (tzw. strefa pomorska).

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM10 i bezo(α)pirenu – strefę zaliczono do klasy C. Natomiast poziomy zanieczyszczeń powietrza dla celu długoterminowego przekroczone zostały dla pyłu zawieszonego PM2,5 i ozonu w przypadku ochrony zdrowia i ochrony roślin (klasa D2)[19].

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie alokacji taboru, które w możliwie największym stopniu ogranicza emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów i kierując je na linie, obejmujące w największym stopniu obszary miejskie.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad

[18] *Ocena roczna jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim za rok 2015,* WIOŚ w Olsztynie.
[19] *Ocena roczna jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim za rok 2015,* WIOŚ w Gdańsku.

15 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatów Elbląskiego, Braniewskiego i Nowodworskiego nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.11. Źródła ruchu

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim można podzielić na:

- realizowane w granicach jednej gminy;
- wykonywane do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego;
- wykonywane do miejscowości położonych w innych powiatach i województwach oraz podróże poza granicę Polski.

Niezależnie od zasięgu przejazdów realizowanych przez pasażerów, przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- 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).

Po wejściu w życie od 1 stycznia 2016 r. modyfikacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (z zapowiadaną przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zmianą terminu na 1 stycznia 2018 r.), możliwe będzie również zorganizowanie przewozów jako gminno-powiatowych – przez związek gmin (gminy) i powiatu (powiatów).

Przejazdy na obszarze powiatu elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, wykraczające poza obszar gmin, nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich. Pewna część pasażerów korzystać będzie z usług przewoźników realizujących wojewódzkie, a nawet międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, w szczególności w przewozach kolejowych. Część przewozów realizowana jest w ramach sieci elbląskiej komunikacji miejskiej.

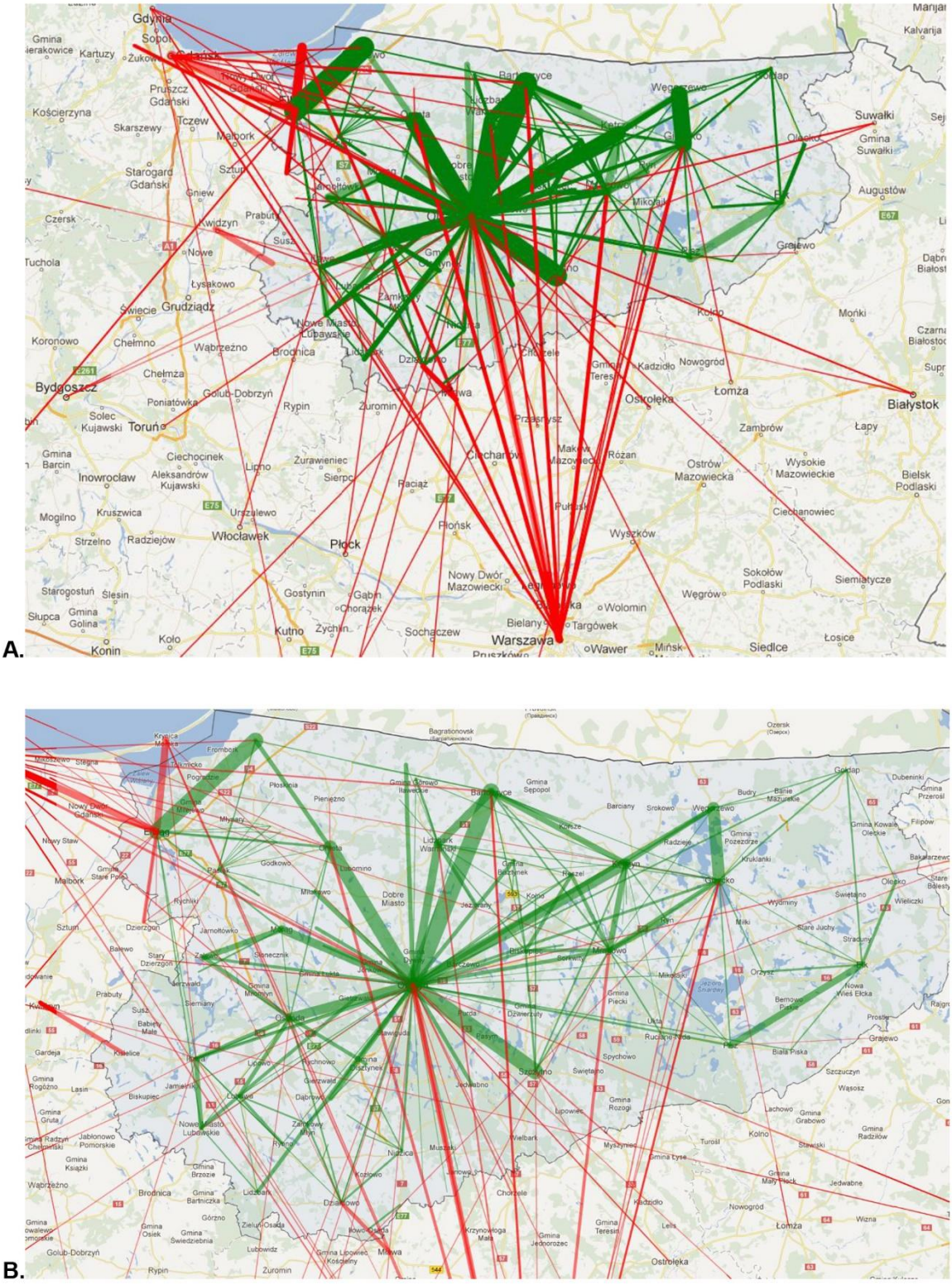
Źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu ponadgminnym: miejsca pracy, instytucje, szkoły o zasięgu ponadgminnym, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki handlowe, kulturalne, sportowe, itp.

Przewozy pasażerskie w ramach powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie powiatu i poza nim.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim realizowany jest w transporcie drogowym głównie drogami krajowymi nr 7 i 22, a w transporcie kolejowym linią nr 204. Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągach komunikacyjnych łączących Trójmiasto (Gdańsk, Sopot, Gdynia) z Nowym Dworem Gdańskim, Elblągiem i dalej w kierunku Warszawy oraz w kierunku przejść granicznych z Obwodem Kaliningradzkim.

Ruch zewnętrzny do i z powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego koncentruje się na ciągach głównych dróg krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Gdańska oraz przejść granicznych z Obwodem Kaliningradzkim. Ważnym kierunkiem przemieszczania się pasażerów jest także sąsiedni powiat malborski.

Korytarze transportowe w podróżach ponadpowiatowych w województwie warmińsko-mazurskim przedstawiono na rysunku 14 (dla transportu autobusowego) i na rysunku 15 (dla transportu kolejowego). Natomiast więźbę ruchu w podróżach ponadpowiatowych w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 16.



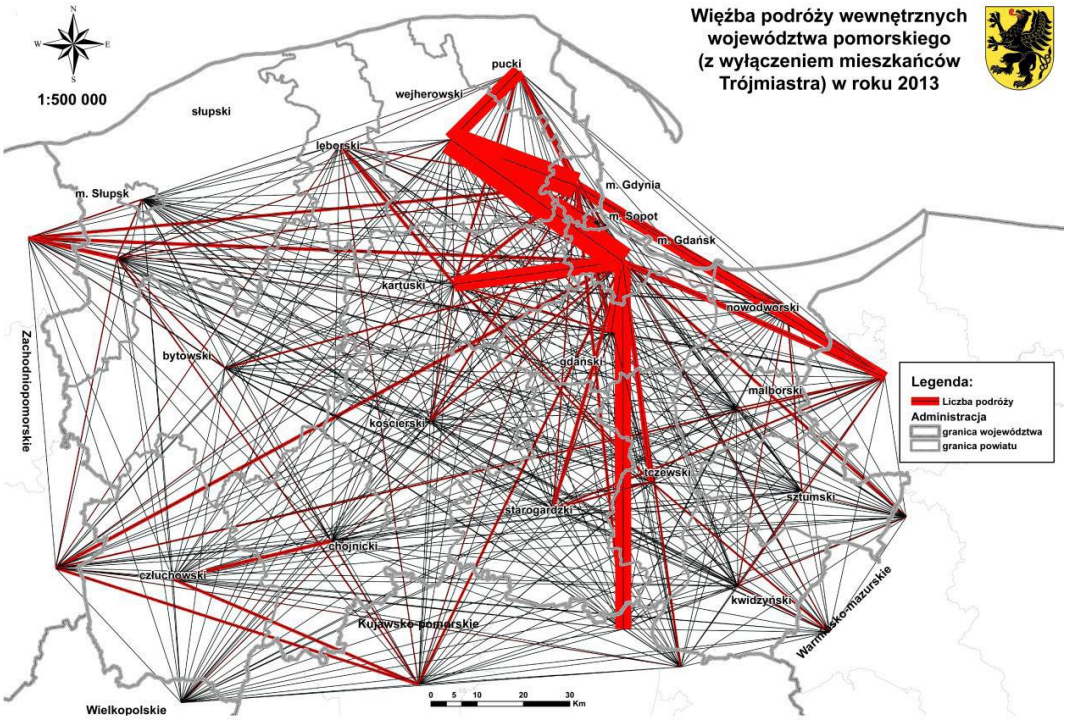
Rys. 14. Korytarze transportowe w transporcie autobusowym w województwie warmińsko-mazurskim

Źródło: *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego",* s. 103.



Rys. 15. Korytarze transportowe w transporcie kolejowym w województwie warmińsko-mazurskim

Źródło: *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego"*, s. 109.



Rys. 16. Więźba podróży wewnętrznych województwa pomorskiego

Źródło: *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego", s. 21.*

Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc nauki oraz pracy. W powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim duże znaczenie ma także ruch turystyczny. Ze względu na zlokalizowanie w północnej części obszaru wielu ośrodków wypoczynkowych (wybrzeże Morza Bałtyckiego i Zalew Wiślany), w sezonie letnim z przejazdów publicznym transportem zbiorowym korzysta większa liczba pasażerów.

Placówki oświatowe ponadgimnazjalne i zakłady pracy, są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin objętych planem. W ruchu wewnętrznym w gminach bardzo ważną rolę odgrywają dojazdy dzieci do przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych. Największe placówki oświatowe w powiecie elbląskim, braniewskim i nowodworskim zlokalizowane są w Braniewie, Nowym Dworze Gdańskim, Pasłęku i Pieniężnie.

Wśród ważniejszych obiektów i urzędów, stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym, które znajdują się na terenie powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, należy wymienić:

- Starostwo Powiatowe w Elblągu, ul. Saperów 14a;
- Starostwo Powiatowe w Braniewie, pl. Piłsudskiego 2;
- Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim, ul. Sikorskiego 23;
- Szpital Powiatowy Sp. z o.o. w Pasłęku, ul. Kopernika 24a;
- Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Psychiatryczny Zespół Opieki Zdrowotnej we Fromborku, ul. Sanatoryjna 1;
- Szpital w Nowym Dworze Gdańskim, ul. Dworcowa 12;
- Powiatowy Dom Pomocy Społecznej w Braniewie, ul. Królewiecka 35;
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Braniewie, pl. Piłsudskiego 2;
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Pasłęku, ul. Westerplatte 10;
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Elblągu, ul. Komeńskiego 40;
- Dom Pomocy Społecznej „Krokus” we Władysławowie (gm. Elbląg);
- Dom Pomocy Społecznej w Rangórach;
- Dom Pomocy Społecznej w Tolkmicku, ul. Szpitalna 2;
- Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie w Nowym Dworze Gdańskim, ul. Warszawska 28a;
- Dom Pomocy Społecznej „MORS” w Stegnie, ul. Morska 11;
- Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Nowym Dworze Gdańskim, ul. 3 Maja 6;
- Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Elblągu, ul. Wojska Polskiego 1;
- Zarząd Dróg Powiatowych w Elblągu z/s w Pasłęku, ul. Dworcowa 6;
- Zarząd Dróg Powiatowych w Braniewie, ul. Królewiecka 55;
- Zarząd Dróg Powiatowych w Nowym Dworze Gdańskim, ul. Morska 1;

- Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Braniewie, pl. Piłsudskiego 2;
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Braniewie, pl. Strażacki 2;
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Nowym Dworze Gdańskim, ul. Warszawska 53;
- Powiatowy Urząd Pracy w Elblągu, ul. Saperów 24;
- Powiatowy Urząd Pracy w Braniewie, ul. Kościuszki 118;
- Powiatowy Urząd Pracy w Nowym Dworze Gdańskim, ul. Morska 1;

W najbliższym czasie nie przewiduje się zmian w lokalizacji obiektów będących generatorami przewozów i mających istotny wpływ na zmiany popytu w publicznym transporcie zbiorowym.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”[20], zwany dalej planem krajowym;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego”[21] z późniejszymi zmianami;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”[22].

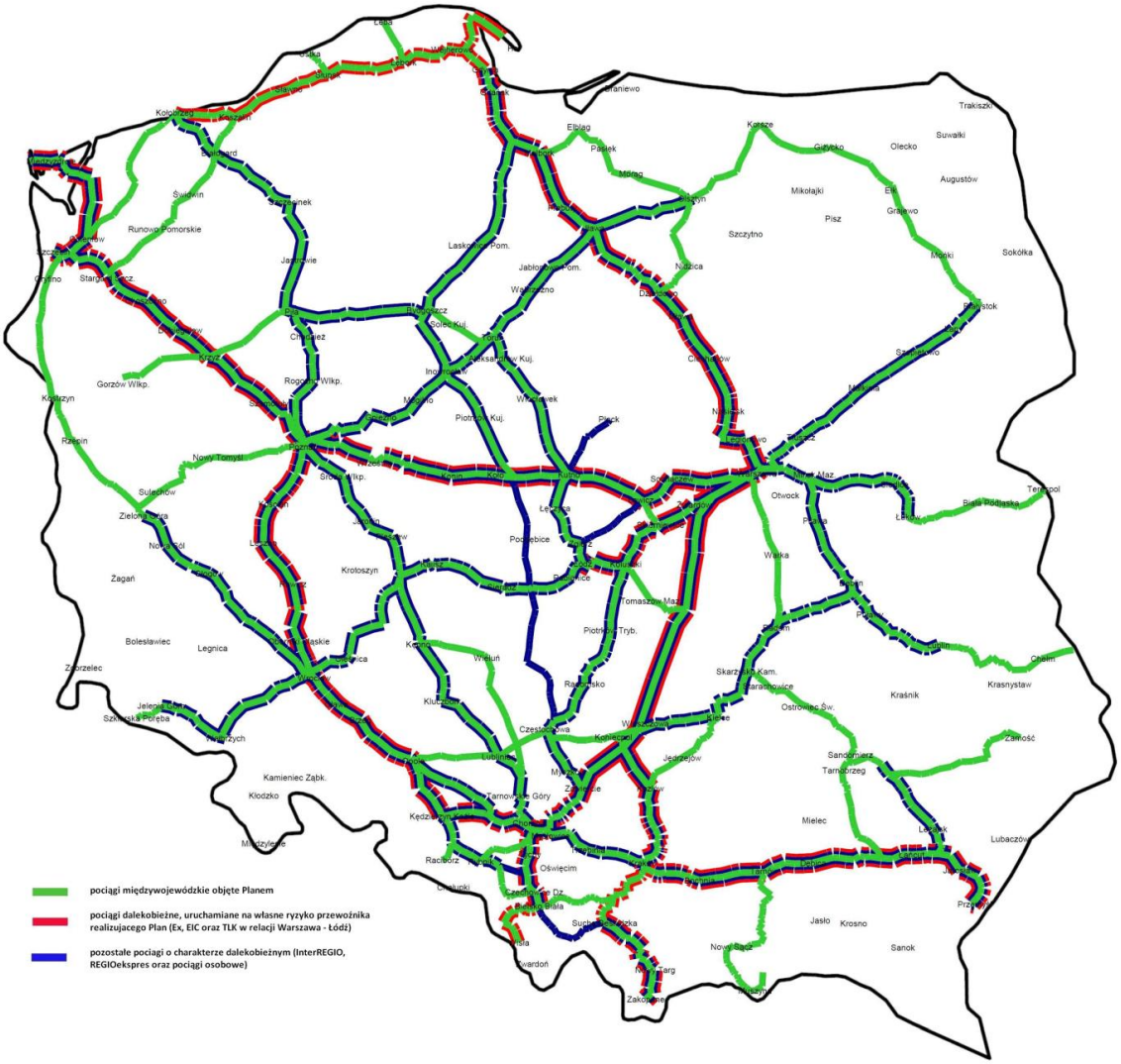
Zgodnie z **„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”**, przewiduje się, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%).

[20] *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”* ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

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

[22] *„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego"* uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dnia 24.02.2014 r.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

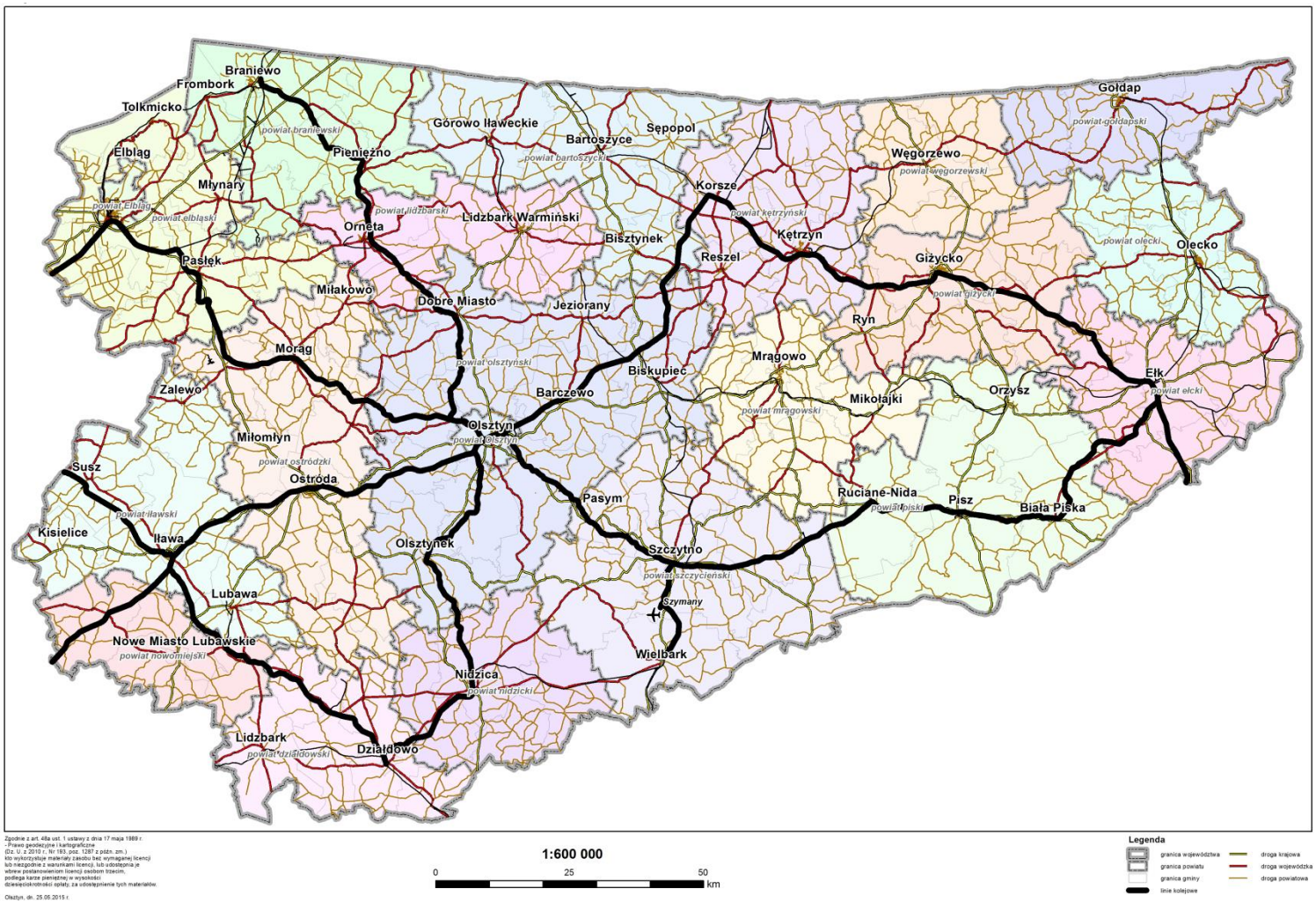
W przypadku sieci połączeń autobusowych użyteczności publicznej, podobnie jak dla sieci kolejowej, przyjęto, że będą one realizowane po istniejących i aktualnie eksploatowanych liniach. Określając sieć połączeń autobusowych użyteczności publicznej w planie wojewódzkim dokonano podziału linii autobusowych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

- wojewódzkie;
- międzywojewódzkie.

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

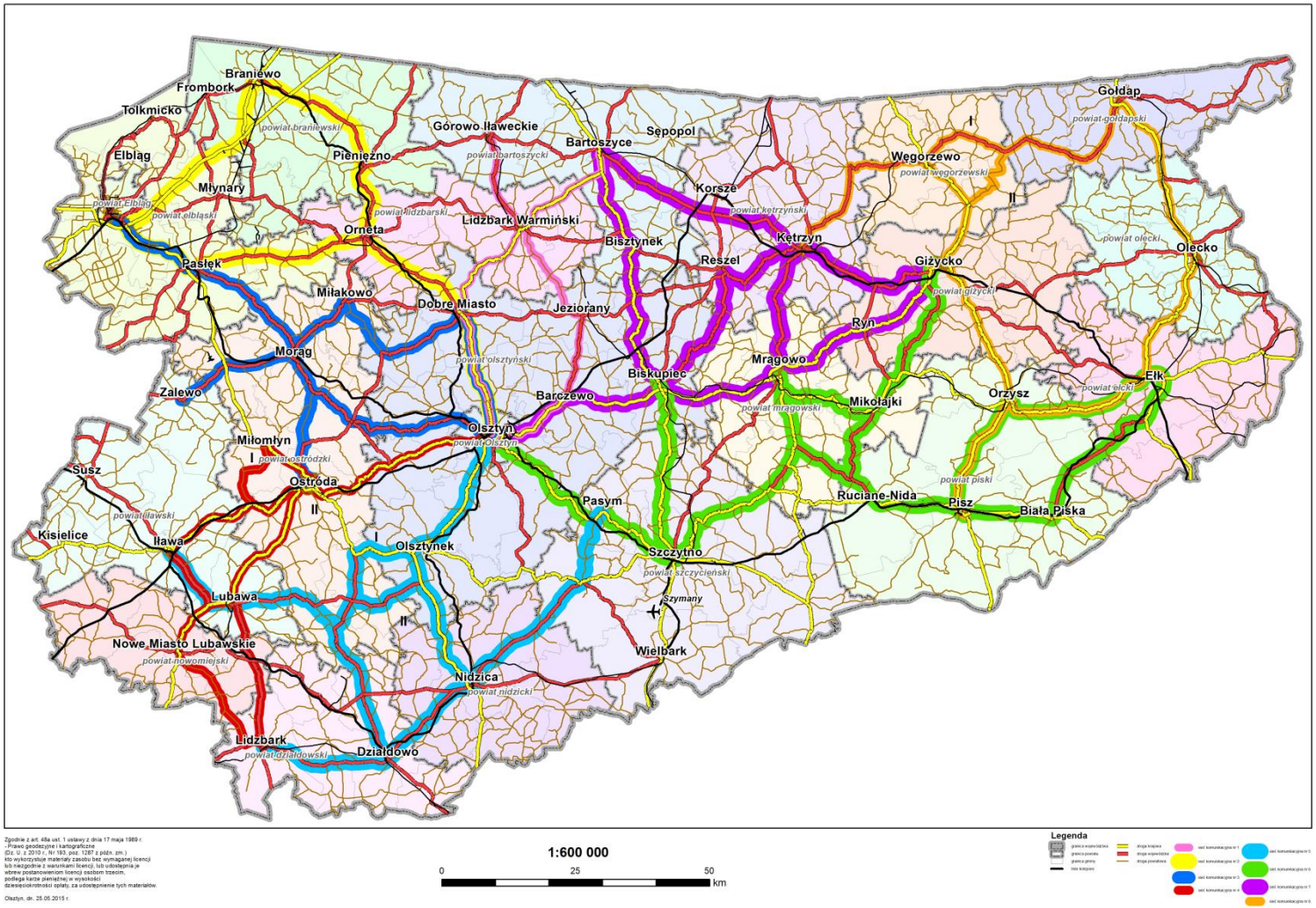
- Braniew – Pieniężno – Orneta – Dobre Miasto – Olsztyn;
- Elbląg – Pasłęk – Orneta – Dobre Miasto – Olsztyn;
- Elbląg – Braniewo;
- Elbląg – Pasłęk – Morąg – Łukta – Olsztyn;
- Elbląg – Morąg – Ostróda;

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



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

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



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

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

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

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

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

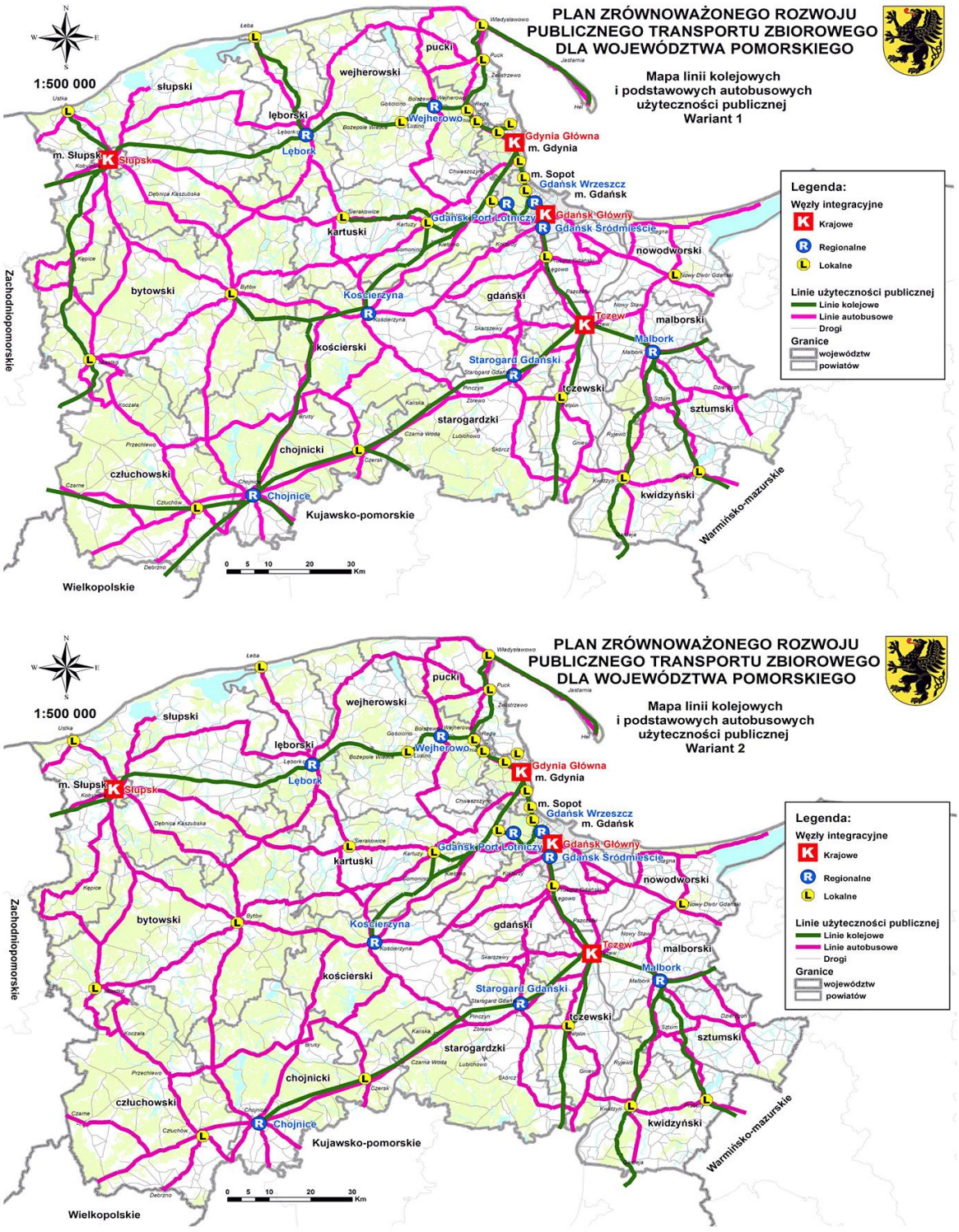
Ze względu na to, że przez obszar powiatu nowodworskiego nie przebiega żadna czynna linia kolejowa nie uwzględniono tego typu transportu zbiorowego na tym obszarze.

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

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

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

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

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

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

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

- około 5% spadek liczby podróżujących transportem zbiorowym na trasach, gdzie podróżuje mało osób i gdzie oferta przewozowa nie jest atrakcyjna;
- około 2% spadek liczby podróżujących transportem zbiorowym na trasach atrakcyjnych[23].

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Prognoza popytu

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Źródło: opracowanie własne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3. Prognoza podaży

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów	
			w dni powszednie nauki szk.	w soboty, niedziele i święta
34134	Braniewo – Glinka – Biedkowo Kolonia – Chruściel – Piórkowo – Zaporowo – Stare Siedlisko – Zaporowo – Piórkowo – Chruściel – Pierzchały – Trąbki – Dąbrowa	PKS Elbląg	2	-
34152	Braniewo – Szyleny – Bemowizna – Szyleny – Chłopki – Brzeszczyny – Marcinkowo – Brzeszczyny – Chłopki – Szyleny – Braniewo (>)	PKS Elbląg	1	-
34157	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Gronówko – Krzewno – Żelazna Góra – Grzędowo – Lutkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Bieńkowo – Wyszkowo – Siekiera – Krzekoty – Miłaki – Lelkowo – Miłaki – Krzekoty – Siekiera – Wyszkowo – Piotrowiec – Białczyn – Wola Lipowska – Lipowina – Grodzie – Zakrzewiec – Maciejewo – Świętochowo – Bobrowiec – Braniewo (>)	PKS Elbląg	1	-
34168	Braniewo – Szyleny – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Długobór – Stygajny – Bardyny – Sopoty – Wilczęta – Sopoty – Bardyny – Stygajny – Łozy – Długobór – Pakosze (<)	PKS Elbląg	1	-
R 2802 005	Braniewo – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Dąbrowo Kolonia – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Kajnity Kolonia – Żugienie – Pieniężno	Bus Guliwer	4	-
Starosta Nowodworski				
34017	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Junoszyno – Jantar – Mikoszewo – Przemysław – Drewnica – Żuławki – Bronowo – Wiśniówka – Szkarpawa – Wybicko – Mirówko – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	8	3 / 2
34018	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Grochowo Pierwsze – Groszkowo – Płonina – Łaszka – Grochowo Trzecie – Łaszka – Sztutowo – Stegna	PKS Elbląg	2	-
34020	Nowy Dwór Gdański – Mirówko – Stare Babki – Dworek – Kościelnica – Pułkownikówka – Piaskowiec – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo	PKS Elbląg	3	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów	
			w dni powszednie nauki szk.	w soboty, niedziele i święta
34111	Nowy Dwór Gdański – Orłowo – Lubieszewo – Stawiec – Jeziernik – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo – Ostaszewo – Piaskowiec – Pułkownikówka – Nowa Kościelnica – Dworek – Stare Babki – Mirówko – Nowy Dwór Gdański (>)	PKS Elbląg	2	-
34137	Nowy Dwór Gdański – Starocin – Powale – Orliniec – Marzęcino – Osłonka – Chełmek – Osłonka – Marzęcino (<)	PKS Elbląg	1	-
34156	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Stobiec – Chełmek – Stobiec – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Junoszyno – Jantar – Mikoszewo – Przemysław – Drewnica – Żuławki – Bronowo – Wiśniówka – Szkarpawa – Wybicko – Mirówko – Nowy Dwór Gdański (>)	PKS Elbląg	1	-
34163	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Krynica Morska	PKS Elbląg	4	1 / 1
34202	Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Krynica Morska *(kursuje tylko w okresie wakacji letnich)*	PKS Elbląg	-	-

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

Tab. 19. Połączenia wewnątrzgminne wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez burmistrzów lub wójtów gmin powiatów elbląskiego, braniewskiego lub nowodworskiego – stan na 31 lipca 2016 r.

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
Burmistrz Miasta i Gminy Młynary				
34199	Młynary – Sokolnik – Podgórze – Młynary – Mikołajki – Janiki Pasłęckie – Młynary – Krasinek – Janiki Pasłęckie – Mikołajki – Młynarska Wola – Broniszewo – Młynarska Wola – Młynary – Sokolnik – Podgórze – Młynary	PKS Elbląg	2	-

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
Burmistrz Nowego Dworu Gdańskiego				
34019	Nowy Dwór Gdański – Starocin – Powale – Orliniec – Marzęcino – Kępiny Małe – Wężowiec – Przysiółek – Kępiny Małe – Przysiółek – Kępiny Małe – Nowinki – Stobna – Kępki	PKS Elbląg	9	-
34098	Nowy Dwór Gdański – Kmiecin – Suchowo – Solnica – Orliniec – Rakowska – Różewo – Rakowe Pole – Kmiecin – Suchowo – Solnica – Jazowa – Wierciny – Rakowo – Wierciny – Jazowa – Solnica – Orliniec – Rakowiska – Różewo – Rakowe Pole – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Kmiecin – Rakowe Pole – Różewo – Rakowiska – Solnica – Orliniec (<)	PKS Elbląg	3	-
34113	Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowy Żuławskie – Myszewko – Myszkowo – Myszewko – Tuja – Marynowy – Tuja – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański (>)	PKS Elbląg	1	-
34118	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Nowy Dwór Gdański – Mirówko – Cyganka – Mirówko Kolonia – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	4	-
34119	Nowy Dwór Gdański – Starocin – Powale – Gozdawa – Powale – Starocin – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	3	--
34144	Marzęcino – Kępiny Małe – Wężowiec – Przysiółek – Kępiny Małe – Przysiółek – Wężowiec – Kępiny Małe – Nowinki – Stobna – Kępki – Stobna – Nowinki – Kępiny Małe – Marzęcino – Osłonka – Marzęcino	PKS Elbląg	16	-
34145	Nowy Dwór Gdański – Marzęcino – Orliniec – Kępiny Małe – Wężowiec – Kępiny Małe – Marzęcino	PKS Elbląg	4	-
34146	Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowy Żuławskie – Myszewko – Myszkowo – Myszewo – Nidowo – Myszkowo – Myszewko – Marynowy – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański (>)	PKS Elbląg	4	-
34151	Nowy Dwór Gdański – Starocin – Powale – Gozdawa – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	3	-
34164	Nowy Dwór Gdański – Kmiecin – Suchowo – Solnica – Jazowa – Rakowo – Wierciny – Rakowo – Wierciny – Rakowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	5	-

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
34172	Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowo Żuławskie – Myszewko – Myszkowo – Myszewko – Marynowy – Tuja – Lubieszewo – Lubiszynek Pierwszy – Stawiec – Lubieszewo – Stawiec – Lubiszynek Pierwszy – Lubieszewo – Orłowo – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	20	-
Burmistrz Pasłęka				
34010	Pasłęk – Stegny – Kawki – Łukszty – Pasłęk	PKS Elbląg	3	-
34016	Pasłęk – Zielonka Pasłęcka – Marzewo – Dargowo – Drulity – Wakarowo – Awajki – Pasłęk	PKS Elbląg	4	-
34068	Pasłęk – Majki – Zielonka Pasłęcka – Wójtowizna – Kronin – Wójtowizna – Zielonka Pasłęcka – Marzewo – Dargowo – Drulity – Dargowo – Marzewo	PKS Elbląg	8	-
34076	Pasłęk – Nowa Wieś – Rydzówka – Czarna Góra – Kąty	PKS Elbląg	10	-
34077	Pasłęk – Marianka – Leszczyna – Borzynowo	PKS Elbląg	9	-
34084	Pasłęk – Rzędy – Rogajny Kolonia – Gołąbki – Rogajny – Surowe – Kwitajny	PKS Elbląg	4	-
34086	Pasłęk, ul. Ogrodowa – Pasłęk, cmentarz *(kursuje tylko w okresie 27 IV-12 XI)*	PKS Elbląg	-	2
34092	Pasłęk – Robity – Wikrowo – Gulbity – Łukszty – Kawki – Stegny – Robity – Pasłęk	PKS Elbląg	2	-
34183	Rogajny – Surowe – Sałkowice – Kwitajny – Zielno – Kwitajny – Nowy Cieszyn – Grądki – Nowy Cieszyn – Sałkowice – Surowe – Rogajny (>)	PKS Elbląg	4	-
34192	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Łączna – Rzeczna – Pasłęk – Marianka Kolonia – Zielony Grąd – Aniołowo – Zielony Grąd – Pasłęk – Rzeczna – Nowe Kusy – Krosno – Pasłęk	PKS Elbląg	2	-
34195	Pasłęk – Drulity – Dargowo – Marzewo – Zielonka Pasłęcka – Drulity – Dargowo – Marzewo – Zielonka Pasłęcka – Pasłęk	PKS Elbląg	2	-
Burmistrz Tolkmicka				
35001	Tolkmicko – Janówek – Kikoły – Kadyny – Suchacz – Połoniny – Łęcze – Pagórki – Łęcze – Kadyny – Kikoły – Janówek – Tolkmicko (>)	J. Birkholc	1	-

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
35002	Tolkmicko – Janówek – Kikoły – Kadyny – Łęcze – Suchacz – Nadbrzeże – Kamionek Wielki – Pęklewo – Kadyny – Kikoły – Janówek – Tolkmicko (>)	J. Birkholc	1	-
35004	Tolkmicko – Kadyny – Łęcze – Suchacz – Nadbrzeże – Kamionek Wielki – Łęcze – Połoniny – Suchacz – Pęklewo – Kadyny – Tolkmicko – Pogrodzie – Brzezina – Przybyłowo (>)	J. Birkholc	1	-
35005	Tolkmicko – Pogrodzie – Chojnowo – Pogrodzie – Brzezina – Przybyłowo (>)	J. Birkholc	1	-
Wójt Gminy Elbląg				
322419	Gronowo Górne – Raczki Elbląskie – Tropy Elbląskie	Invest-Bus	4	-
322420	Janowo – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Kępiny Wielkie – Nowakowo – Cieplice – Nowotki	Invest-Bus	5	-
322421	Bielnik Pierwszy – Kazimierzowo – Adamowo Osiedle – Helenowo – Gronowo Górne	Invest-Bus	4	-
322422	Nowakowo – Nowe Batorowo – Batorowo – Cieplice – Nowotki	Invest-Bus	6	-
322423	Gronowo Górne – Janów – Komorowo Żuławskie – Pilona – Nowa Pilona – Bogaczewo – Weklice – Myślęcin – Bogaczewo – Nowa Pilona – Pilona – Komorowo Żuławskie – Przezmark – Sierpin – Przezmark – Nowina – Czechowo – Gronowo Górne	Invest-Bus	5	-
322424	Gronowo Górne – Janów – Komorowo Żuławskie – Węzina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów	Invest-Bus	3	-
Wójt Gminy Godkowo				
32208	Godkowo – Swędkowo – Dobry – Swędkowo – Godkowo – Sójkowo – Ząbrowiec – Gwiździny – Lesiska – Gwiździny – Ząbrowiec – Sójkowo – Godkowo – Skowrony – Godkowo – Plajny – Grużajny – Grądki – Grużajny – Plajny – Godkowo – Bielica – Godkowo	PKS Elbląg	1	-
34205	Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Olkowo – Podągi – Łępno – Dobry – Dąbkowo – Dobry – Łępno – Krykajny – Godkowo – Burdajny – Bielica – Burdajny – Osiek – Kwitajny Wielkie – Osiek – Burdajny – Bielica – Plajny – Nawty – Grużajny – Grądki – Grużajny	PKS Elbląg	1	-

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
34207	Godkowo – Skowrony – Godkowo Kolonia – Ząbrowiec – Lesiska Kolonia – Gwieździny – Lesiska – Bielica – Plajny – Nawty – Grużajny – Grądki – Godkowo – Skowrony – Godkowo Kolonia – Ząbrowiec – Gwiździny – Lesiska – Dobry – Dąbkowo Kolonia – Swędkowo – Godkowo – Sójkowo – Ząbrowiec – Gwiździny – Lesiska – Godkowo – Dąbkowo – Dobry – Łępno – Krykajny – Swędkowo – Godkowo – Lesiska Kolonia – Gwiździny – Lesiska – Ząbrowiec – Sójkowo – Godkowo – Swędkowo – Dąbkowo Kolonia – Dobry – Godkowo (>)	PKS Elbląg	1	-
34210	Skowrony – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Podągi – Olkowo – Łępno – Dąbkowo Kolonia – Dobry – Łępno – Podągi – Olkowo – Krykajny – Swędkowo – Godkowo – Burdajny – Osiek – Kwitajny Wielkie – Osiek – Burdajny – Plajny – Nawty – Grużajny – Grądki – Grużajny – Nawty – Plajny – Burdajny – Godkowo – Bielica	PKS Elbląg	2	-
Wójt Gminy Gronowo Elbląskie				
34002	Gronowo Elbląskie – Oleśno – Dworki – Fiszewo – Błotnica – Nowy Dwór Elbląski – Kopanów – Nogatowo – Jegłownik – Gronowo Elbląskie	PKS Elbląg	3	-
34003	Gronowo Elbląskie – Wiktorowo – Kopanów – Jegłownik – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie	PKS Elbląg	9	-
34004	Gronowo Elbląskie – Oleśno – Dworki – Fiszewo – Błotnica – Nowy Dwór Elbląski – Jegłownik – Nogatowo – Kopanów – Nogatowo – Jegłownik – Gronowo Elbląskie	PKS Elbląg	4	-
34007	Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Jasionno – Gajewiec – Karczowiska Górne	PKS Elbląg	14	-
Wójt Gminy Lelkowo				
34080	Zagaje – Bieńkowo – Siekiera – Krzekoty – Miłaki – Lelkowo – Miłaki – Krzekoty – Siekiera – Wyszkowo – Siekiera – Krzekoty – Miłaki – Lelkowo – Miłaki – Krzekoty – Siekiera – Lutkowo – Jachowo – Zagaje – Piele – Grabowiec – Piele – Zagaje	PKS Elbląg	11	-
34081	Lelkowo – Sówki – Głębock – Młynowo – Jarzeń – Młynowo – Głębock – Sówki – Lelkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Słup – Dębowiec – Lelkowo – Kwiatkowo – Lelkowo	PKS Elbląg	9	-

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
Wójt Gminy Markusy				
34147	Zwierzno – Zwierzeńskie Pole – Markusy – Zwierzno – Markusy – Żurawiec – Zwierzno – Zwierzeńskie Pole – Kępniewo – Rachowo – Markusy – Żurawiec – Złotnica – Stalewo – Złotnica – Zwierzno – Kępniewo – Rachowo – Markusy – Zwierzno – Brudzędy – Zwierzno – Zwierzeńskie Pole – Markusy – Brudzędy – Stare Dolno – Nowe Dolno – Stankowo	PKS Elbląg	8	-
34148	Stankowo – Dzierzgonka – Żurawiec – Jezioro – Markusy – Balewo – Wiśniewo – Balewo – Zwierzno – Zwierzeńskie Pole – Markusy – Zwierzno – Kępniewo – Rachowo – Zwierzno – Markusy – Żurawiec – Krzewsk – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo – Topolno Małe – Stankowo	PKS Elbląg	9	-
34149	Stankowo – Balewo – Markusy – Jezioro – Żurawiec – Węgle Żukowo – Jurandowo – Żółwiec – Balewo – Markusy – Jezioro – Żurawiec – Krzewsk – Żurawiec – Jezioro – Markusy – Stankowo	PKS Elbląg	5	-
Wójt Gminy Ostaszewo				
34114	Palczewo – Nowa Cerkiew – Gniazdowo – Ostaszewo – Jeziernik Kolonia – Lubiszynek Pierwszy – Jeziernik Kolonia – Ostaszewo – Piaskowiec – Pułkownikówka – Nowa Kościelnica	PKS Elbląg	19	-
Wójt Gminy Rychliki				
-	Rychliki – Gołutowo – Dziśnity – Lepno – Buczyniec	P.A. Lipnicki	6	-
-	Rychliki – Marwica – Jelonki	P.A. Lipnicki	6	-
-	Rychliki – Święty Gaj – Powodowo – Wysoka – Rychliki	P.A. Lipnicki	3	-
-	Rychliki – Rejsyty	P.A. Lipnicki	6	-
34135	Liszki – Barzyna – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo – Kiersity – Krupin – Protowo – Sójki	PKS Elbląg	7	-
Wójt Gminy Stegna				
34173	Stare Babki – Dworek – Niedźwiedzica – Dworek – Stróża – Żuławki – Drewnica – Przemysław – Mikoszewo	PKS Elbląg	14	-

Nr linii	Gmina i relacja	Przewoźnik	Liczba kursów w dni powszednie	
			w dni powszednie nauki szkolnej	w soboty, niedziele i święta
34175	Popowo – Stegna – Junoszyno – Jantar Kolonia – Stegienka – Jantar – Mikoszewo – Izbiska – Przemysław – Drewnica – Żuławki – Bronowo – Wiśniówka	PKS Elbląg	35	-
34177	Wybicko – Szkarpawa – Świerznica – Nowotna – Tujsk – Rybina – Rybinka – Rybina – Chorążówka – Głobica – Chorążówka – Rybina – Świerznica – Tujsk – Stobiec – Chełmek	PKS Elbląg	11	-
222610	Tujsk – Nowotna – Tujsk – Rybina – Stegna – Popowo – Stegienka – Junoszyno – Jantar – Stegienka – Jantar – Mikoszewo – Drewnica – Izbiska – Drewnica – Mikoszewo – Jantar – Stegienka – Jantar – Junoszyno – Mikoszewo – Przemysław – Drewnica – Żuławki – Stróża – Dworek – Niedźwiedzica – Dworek – Stare Babki – Dworek – Drewnica – Przemysław – Mikoszewo – Przemysław – Izbiska – Przemysław – Drewnica – Książęce Żuławy – Bronowo – Wiśniówka – Szkarpawa – Wybicko	Plus Express	8	-
Wójt Gminy Sztutowo				
-	Sztutowo – Płonina – Groszkowo – Groszkowo Osada – Grochowo Pierwsze	M. Kaczmarek	1	-
-	Sztutowo – Grochowo Trzecie	M. Kaczmarek	1	-
-	Sztutowo – Łaszka	M. Kaczmarek	1	-
-	Sztutowo – Kobyla Kępa – Sztutowo	M. Kaczmarek	1	-
-	Sztutowo – Kąty Rybackie – Skowronki	M. Kaczmarek	1	-

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

Tab. 20. Linie komunikacyjne w powiecie elbląskim na które zezwolenia wydał Prezydent Miasta Elbląga – stan na 31 lipca 2016 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34005	*Elbląg* – Dąbrowa – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Majewo – Nowe Monasterzysko – Karszewo – Błudowo – Płonne – Młynary – Młynarska Wola (>)	PKS Elbląg	1	0	0
34012	*Elbląg* – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Jezioro – Markusy Kolonia – Balewo – Markusy – Rachowo – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno	PKS Elbląg	4	2	0
34025	*Elbląg* – Karczowiska Górne – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Nowe Dolno – Stankowo – Topolno Małe – Marwica – Marwica Wielka – Wysoka – Rychliki (>)	PKS Elbląg	1	0	0
34028	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo – Topolno Małe – Marwica – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo	PKS Elbląg	5	0	0
34037	*Elbląg* – Dąbrowa – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Majewo – Nowe Monasterzysko – Karszewo – Błudowo – Płonne – Młynary (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34038	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Jezioro – Markusy Kolonia – Balewo – Markusy – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo	PKS Elbląg	2	0	0
34039	*Elbląg* – Gronowo Górne – Nowina – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zalesie – Borzynowo – Leszczyna – Marianka – Pasłęk (>)	PKS Elbląg	1	0	0

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34061	*Elbląg* – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Pilona – Nowa Pilona – Bogaczewo – Aniołowo – Zielony Grąd – Marianka Kolonia – Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica Mała – Marwica Wielka – Wysoka – Rychliki – Dymno – Kwietniewo (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34079	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno	PKS Elbląg	2	0	0
34095	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Jezioro – Markusy Kolonia – Balewo – Markusy – Rachowo – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Brudzędy – Kępniewo – Zwierzno – Zwierzeńskie Pole – Rozgart – Różany – Gronowo Elbląskie – Jasionno – Gajewiec – Karczowiska Górne – *Elbląg* (>)	PKS Elbląg	1	0	0
34109	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Wilkowo Kolonia – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary	PKS Elbląg	2	2	2
34110	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Wilkowo Kolonia – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Młynarska Wola	PKS Elbląg	3	0	0
34117	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Wiśniewo – Rachowo – Kępniewo – Zwierzno	PKS Elbląg	2	0	0
34121	*Elbląg* – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Jezioro – Markusy Kolonia – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo – Topolno Małe – Marwica – Marwica Wielka – Wysoka – Rychliki (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34123	*Elbląg* – Gronowo Górne – Nowina – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary	PKS Elbląg	3	1	0
34125	*Elbląg* – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Pilona – Nowa Pilona – Bogaczewo – Aniołowo – Zielony Grąd – Rzeczna – Krosno – Marianka Kolonia – Pasłęk	PKS Elbląg	38	18	5

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34128	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Rachowo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34142	*Elbląg* – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Węzina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko – Krosno – Pasłęk	PKS Elbląg	11	4	5
35211	*Elbląg* – Bielany – Zajazd – Krasny Las – Łęcze – Połoniny – Suchacz – Kadyny – Janówek – Tolkmicko	J. Birkholc	3	6	6
35212	*Elbląg* – Bielany – Zajazd – Krasny Las – Łęcze – Kadyny – Janówek – Tolkmicko	J. Birkholc	14	9	9
35213	*Elbląg* – Rubno Wielkie – Jagodno – Rangóry – Kamionek Wielki – Połoniny – Suchacz – Kadyny – Kikoły – Janówek – Tolkmicko	J. Birkholc	4	2	1
37107	*Elbląg* – Kazimierzowo – Adamowo Osiedle – Helenowo – *Elbląg* (>)	NOIR	3	0	0
37110	*Elbląg* – Milejewo – Ogrodniki – Pagórki – Leśniczówka – Łęcze – *Elbląg* (>)	NOIR	3	0	0
37111	*Elbląg* – Bielany – Zajazd – Krasny Las – Łęcze – Kadyny – Janówek – Tolkmicko	NOIR	2	2	0
37112	*Elbląg* – Rubno Wielkie – Jagodno – Rangóry – Kamionek Wielki – Połoniny – Suchacz – Kadyny – Kikoły – Janówek – Tolkmicko	NOIR	14	8	8
37113	*Elbląg* – Bielany – Zajazd – Krasny Las – Łęcze – Połoniny – Suchacz – Kadyny – Janówek – Tolkmicko	NOIR	1	2	2
37125	*Elbląg* – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Kępiny Wielkie – Batorowo – Cieplice – Nowotki	NOIR	3	0	0
37126	*Elbląg* – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik Drugi – Kępa Rybacka – Kępiny Wielkie	NOIR	6	0	0
106901	*Elbląg* – Karczowiska Górne – Szopy – Wikrowo Kolonia – Jegłownik – Nowy Dwór Elbląski	K. Okoński	17	7	0

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
322410	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik Wielki	Invest-Bus	18	6	0
286 1011-8	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Balewo – Wiśniewo – Dzierzgonka – Nowe Dolno – Stankowo	PKS Elbląg	1	2	0

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

Oprócz linii wymienionych w tabelach 15-17, na obszarze powiatu elbląskiego funkcjonują także linie elbląskiej komunikacji miejskiej – na podstawie porozumień międzygminnych zawartych pomiędzy miastem Elbląg i gminami: Elbląg oraz Milejewo. Linie te obsługiwane są przez operatorów kursujących na zlecenie organizatora – Zarządu Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu.

Są to numerowane linie:

- **11**: Elbląg – Nowakowo;
- **16**: Elbląg – Gronowo Górne;
- **20**: Elbląg – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Ogrodniki – Milejewo – Majewo;
- **21**: Bielnik Pierwszy – Elbląg – Bielnik Pierwszy (>) (okrężna);
- **22**: Elbląg – Gronowo Górne – Czechowo – Nowina – Przezmark – Sierpin.

Oprócz linii powiatowych, gminnych i łączących powiat grodzki z powiatem ziemskim, przez obszar powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego przebiegają trasy linii wojewódzkich, które łączą miasto Elbląg lub miejscowości tych powiatów między sobą, z sąsiednimi powiatami, a nawet województwami. Na odcinku zawierającym się w granicach powiatu linie te często pełnią funkcję przewozów powiatowych. Zezwolenia na obsługę tych linii wydali Marszałkowie Województw Warmińsko-Mazurskiego i Pomorskiego, a ich wykaz przedstawiony został w tabeli 21.

Tab. 21. Linie komunikacyjne w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim na które zezwolenia wydali Marszałkowie Województw Warmińsko-Mazurskiego i Pomorskiego – stan na 31 lipca 2016 r.

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego					
1	*Elbląg* – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Zajączkowo – Huta Żuławska – Pogrodzie – Krzyżewo – Narusa – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo	Bus Guliwer	28	12	10
82	*Gdańsk – Elbląg* – Milejewo – Frombork – Braniewo – Pieniężno – *Lechowo – Babiak – Runowo – Lidzbark Warmiński – Bartoszyce (linia pośpieszna)*	PKS Bartoszyce	4	4	4
85	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Gródzie – Lipowina – Gronówko – Krzewno – Żelazna Góra – Grzędowo – Lutkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Bieńkowo – Siekiera – Krzekoty – Miłaki – Lelkowo – Kwiatkowo – *Stega Mała – Skarbiec – Kandyty – Sędziwojewo – Dzikowo – Kamińsk – Paustry – Górowo Iławieckie – Piasty Wielkie – Wiewiórki – Nowa Karczma – Piasek – Wojciechy – Borki – Tolko – Spytajny – Bartoszyce*	PKS Bartoszyce	2	2	2
34001	*Elbląg* – Milejewo – Zajączkowo – Huta Żuławska – Pogrodzie – Krzyżewo – Narusa – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo	PKS Elbląg	8	0	0
34008	*Elbląg* – Dąbrowa – Jagodnik – Piastowo – Milejewo – Zajączkowo – Huta Żuławska – Pogrodzie – Wodynia – Krzyżewo – Narusa – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo	PKS Elbląg	28	18	16
34011	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – *Jasna – Bągart* (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34013	Braniewo – Stępień – Frombork – Narusa – Krzyżewo – Pogrodzie – Huta Żuławska – Zajączkowo – Milejewo – Piastowo – Dąbrowa – *Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Nowy Dwór Gdański – Mirówko – Stare Babki – Dworek – *Stróża – Kiezmark – Cedry Małe – Koszwały – Wocławy – Bystra – Przejazdowo – Gdańsk (część kursów pośpieszna)*	PKS Elbląg	2	2	4

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34014	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowo – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Orłowo – Lubieszewo – Stawiec – Jeziernik – Ostaszewo – Piaskowiec – Pułkownikówka – Nowa Kościelnica – Dworek – *Stróża – Kiezmark – Cedry Małe – Koszwały – Wocławy – Bystra – Przejazdowo – Gdańsk*	PKS Elbląg	4	2	2
34015	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Krynica Morska	PKS Elbląg	5	5	5
34021	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik Wielki – Kwietnik – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Gardyny – Kraskowo – Kurowo Braniewskie – Stare Siedlisko – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze (>)	PKS Elbląg	1	0	0
34022	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Kamiennik Wielki – Kwietnik – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Gardyny – Kraskowo – Kurowo Braniewskie – Stare Siedlisko – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry – Dąbkowo – Łępno – Krykajny – Łępno – Olkowo – *Klusajny – Drwęczno – Orneta (<)*	PKS Elbląg	1	0	0
34024	*Elbląg* – Gronowo Górne – Nowina – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Młynarska Wola – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry – Dąbkowo – Łępno – Krykajny – Łępno – Olkowo – *Klusajny – Drwęczno – Orneta (>)*	PKS Elbląg	1	1	1
34025	*Elbląg* – Karczowiska Górne – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – *Bągart* (>)	PKS Elbląg	1	0	0
34026	*Elbląg* – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Węzina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko – Krosno – Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Stojpy – Bielica – Burdajny – Osiek – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Łępno – Olkowo – *Klusajny – Drwęczno – Orneta* (>)	PKS Elbląg	1	0	0

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34027	*Elbląg* – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Pilona – Nowa Pilona – Bogaczewo – Aniołowo – Zielony Grąd – Marianka Kolonia – Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Osiek – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Łępno Kolonia – Dąbkowo – Łępno – Wikrowo – Łępno – Olkowo – *Klusajny – Drwęczno – Orneta (<)*	PKS Elbląg	2	0	0
34029	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – Stalewo – Złotnica – *Jasna – Budzisz – Żuławka Sztumska – Kościelec – Bukowo – Jordanki – Szropy – Gintra – Jurkowice – Kalwa – Pietrzwałd – Barlewice – Sztum*	PKS Elbląg	2	0	0
34030	*Elbląg* – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Jezioro – Markusy Kolonia – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – Stalewo – Złotnica – *Jasna – Budzisz – Bruk – Nowiec – Dzierzgoń* (>)	PKS Elbląg	2	0	0
34031	*Elbląg* – Karczowiska Górne – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – *Bągart – Nowiny – Nowiec – Dzierzgoń*	PKS Elbląg	6	3	3
34032	Młynary – Młynarska Wola – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34034	*Elbląg* – Jegłownik – *Malbork – Sztum – Nowa Wieś – Kwidzyn – Gardeja – Grudziądz – Świecie – Bydgoszcz – Szubin – Żnin – Gniezno – Poznań (linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	4	4	4
34035	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zalesie – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry – Spędy – *Dąbrówka – Bażyny – Klusajny – Drwęczno – Orneta (>)*	PKS Elbląg	1	0	0
34036	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Młynarska Wola – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry – Dąbkowo – Łępno – Krykajny – Łępno Kolonia – Wikrowo – Podągi – Wikrowo – Łępno – Olkowo – *Klusajny – Drwęczno – Orneta* (<)	PKS Elbląg	0	1	1

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34042	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Mirówko – Stare Babki – Dworek – *Stróża – Kiezmark – Cedry Małe – Koszwały – Wocławy – Bystra – Przejazdowo – Gdańsk (część kursów pośpieszna)*	PKS Elbląg	12	5	5
34043	*Elbląg* – Karczowiska Górne – Gajewiec – Jasionno – Jezioro – Markusy Kolonia – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – *Jasna* – Złotnica – Stalewo – *Żuławka Sztumska – Budzisz – Bruk – Nowiec – Dzierzgoń*	PKS Elbląg	2	1	0
34048	*Elbląg* – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik – Kępki – Stobna – Nowinki – Kepiny Małe – Przysiółek – Kepiny Małe – Przysiółek – Wężowiec – Kępiny Małe – Marzęcino – Orliniec – Powale – Starocin – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	2	0	0
34049	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Płonne – Bludowo – Włóczyska – Krzywiec – Jędrychowo – Baranówka – Ronin – Frombork – Garbina – Stępień – Prętki – Braniewo	PKS Elbląg	2	0	0
34052	*Warszawa – Płońsk – Mława – Ostróda* – Pasłęk – *Elbląg* – Jazowa – Nowy Dwór Gdański – Stare Babki – Dworek – *Cedry Małe – Gdańsk – Sopot – Gdynia* (>) *(linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	1	1	1
34053	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Krynica Morska	PKS Elbląg	18	11	9
34055	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Łępno Kolonia – Dąbkowo – Dobry – Dąbkowo – Łępno – Wikrowo – Podągi – Wikrowo – Łępno – Olkowo – *Klusajny – Drwęczno – Orneta* (>)	PKS Elbląg	1	0	0
34056	*Elbląg* – Braniewo *(linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	10	8	8
34057	Braniewo – Szyleny – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Kajnity – Żugienie – Pieniężno – Cieszęta – *Henrykowo – Nowy Dwór – Orneta*	PKS Elbląg	2	0	0

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34058	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Wola Lipowska – Białczyn – Piotrowiec – Sawity – Pieniężno – Cieszęta – *Henrykowo – Nowy Dwór – Orneta*	PKS Elbląg	4	0	0
34059	Braniewo – Bobrowiec – Świętochowo – Maciejewo – Zakrzewiec – Grodzie – Lipowina – Gronówko – Krzewno – Żelazna Góra – Grzędowo – Lutkowo – Siekiera – Bieńkowo – Zagaje – Bieńkowo – Siekiera – Wyszkowo – Siekiera – Krzekoty – Miłaki – Lelkowo – Dębowiec – Słup – Wilknity – Wilknicki Młyn – Pajtuny – Łajsy – Pieniężno – Cieszęta – *Henrykowo – Nowy Dwór – Orneta*	PKS Elbląg	2	0	0
34060	*Elbląg* – Pasłęk – *Ostróda – Mława – Płońsk – Warszawa (linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	2	2	1
34062	Pieniężno – Cieszęta – *Henrykowo – Nowy Dwór – Orneta*	PKS Elbląg	2	0	0
34065	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica Mała – Marwica Wielka – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo – Dymnik – Rychliki – Rejsyty – *Gisiel – Myślice*	PKS Elbląg	2	0	0
34066	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica Mała – Marwica Wielka – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo – Krupin – Protowo – Sójki – *Pachoły – Dzierzgoń*	PKS Elbląg	2	0	0
34067	*Orneta – Drwęczno – Klusajny* – Olkowo – Łępno – Nowe Wikrowo – Podągi – *Sportyny – Głodówko – Miłakowo*	PKS Elbląg	2	0	0
34070	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Osiek – Kwitajny Wielkie – Osiek – Burdajny – Godkowo – Skowrony – Godkowo – Skowrony – Sójkowo – Ząbrowiec – Gwiździny – Lesiska – *Rożnowo – Miłakowo – Warkałki – Gudniki* – Ząbrowiec – Gwiździny – Lesiska	PKS Elbląg	2	0	0
34071	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry (>)	PKS Elbląg	1	0	0

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34072	Pasłęk – Robity – Nowe Wikrowo – Gulbity – Łukszty – Słobity – Józefowo – Karwiny – Wilczęta – Sopoty – Ławki – Dębiny (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34073	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta (>)	PKS Elbląg	0	0	0
34078	Pasłęk – Rzędy – Strzelnica – Rogajny – Surowe – Kwitajny – Zielno – Kwitajny – *Kalnik*	PKS Elbląg	5	0	0
34093	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Gładysze – Sopoty – Ławki – Sopoty – Wilczęta – Karwiny – Józefowo – Słobity – Janiki Pasłęckie – Krasinek – Młynarska Wola – Młynary (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34094	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Młynarska Wola – Krasinek – Janiki Pasłęckie – Słobity (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34097	Pasłęk – Robity – Nowe Wikrowo – Gulbity – Łukszty – Słobity – Józefowo – Karwiny – Wilczęta	PKS Elbląg	2	0	0
34102	Pasłęk – Robity – Wikrowo – Gulbity – Łukszty – Słobity – Józefowo – Karwiny – Wilczęta – Gładysze (>)	PKS Elbląg	1	0	0
34104	*Elbląg* – Jazowa – Nowy Dwór Gdański – Stare Babki – Dworek – *Kiezmark – Gdańsk – Sopot – Gdynia (linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	1	1	1
34105	*Gdańsk – Koszwały – Kiezmark* – Dworek – Stare Babki – Nowy Dwór Gdański – Suchowo – Jazowa – Kazimierzowo – *Elbląg* – Janów – Komorowo Żuławskie – Pilona – Bogaczewo – Aniołowo – Zielony Grąd – Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Łępno – Olkowo – *Klusajny – Drwęczno – Orneta (część kursów pośpieszna)*	PKS Elbląg	2	0	2
34106	*Gdańsk* – Nowy Dwór Gdański – *Elbląg* – Pasłęk – *Ostróda – Mława – Płonsk – Warszawa (linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	3	3	4

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34115	*Gdańsk* – *Elbląg* – Pasłęk – Godkowo – *Orneta* – *Babiak* – *Lidzbark Warmiński* – *Bartoszyce* – *Łabędnik* – *Korsze* – *Garbno* – *Kętrzyn* – *Sterławki Wielkie* – *Giżycko* – *Wydminy* – *Olecko* – *Bakałarzewo* – *Suwałki (linia pośpieszna)*	PKS Suwałki / PKS Elbląg	2	2	2
34120	*Elbląg* – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik – Kępki – Stobna – Nowinki – Kepiny Małe – Marzęcino – Orliniec – Powale – Starocin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Junoszyno – Jantar – Mikoszewo – Przemysław – Drewnica – Żuławki – Bronowo – Wiśniówka – Szkarpawa – Wybicko – Mirówko – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	2	0	0
34122	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – Jasna – Złotnica – Stalewo – *Żuławka Sztumska* – *Budzisz* – *Bruk* – *Nowiec* – *Dzierzgoń (<)*	PKS Elbląg	1	0	1
34127	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Junoszyno – Jantar – Mikoszewo – Przemysław – Drewnica – Żuławki – Bronowo – Wiśniówka – Szkarpawa – Wybicko – Mirówko – Nowy Dwór Gdański (>)	PKS Elbląg	1	0	0
34129	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Junoszyno – Jantar – Mikoszewo – Przemysław – Drewnica (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34130	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna (<)	PKS Elbląg	0	0	0
34132	*Gdańsk* – Nowy Dwór Gdański – *Elbląg* – Milejewo – Pogrodzie – Frombork – Braniewo – Pieniężno – *Górowo Iławieckie* – *Bartoszyce* – *Korsze* – *Kętrzyn (linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	2	2	2
34133	*Orneta* – *Drwęczno* – *Klusajny* – Olkowo – Łępno – Krykajny – Swędkowo – Godkowo – Burdajny – Bielica – Cieszyniec – Kopina – Anglity – Kajmy – Kupin – Pasłęk – *Elbląg* – Jazowa – Nowy Dwór Gdański – Stare Babki – Dworek – *Gdańsk* – *Sopot* – *Gdynia*	PKS Elbląg	0	2	2

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
34136	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	2	0	0
34139	*Elbląg* – Kazimierzowo – Janowo – Bielnik – Kępki – Stobna – Nowinki – Kępiny Małe – Marzęcino – Orliniec – Powale – Starocin – Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Skowronki – Przebrno – Siekierki – Krynica Morska	PKS Elbląg	1	0	0
34140	*Elbląg* – Kazimierzowo – Jazowa – Rakowo – Wierciny – Rakowo – Jazowa – Solnica – Suchowo – Kmiecin – Nowy Dwór Gdański (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34153	*Kołobrzeg – Ustronie Morskie – Koszalin – Sławno – Słupsk – Lębork – Gdynia – Gdańsk* – Nowy Dwór Gdański – *Elbląg* – Pasłęk – *Ostróda – Olsztyn – Szczytno – Rozogi – Dąbrowy – Myszyniec – Kadzidło – Ostrołęka – Miastkowo – Łomża – Piątnica Poduchowna – Wizna – Stare Jeżewo – Białystok (linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	2	2	2
34155	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Gardyny – Kraskowo – Kurowo Braniewskie – Stare Siedlisko – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze – Spędy – Dobry – Dąbkowo – Łępno – Krykajny – Łępno – Nowe Wikrowo – Łępno – Podągi – Nowe Wikrowo – Łępno – Olkowo – *Klusajny – Drwęczno – Orneta (<)*	PKS Elbląg	1	0	0
34159	*Elbląg* – Stagniewo – Stoboje – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zalesie – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary – Broniszewo – Nowica – Księżno – Wilczęta – Gładysze (<)	PKS Elbląg	1	0	0
34167	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – Stalewo – Złotnica – *Jasna – Budzisz – Bruk – Nowiec – Dzierzgoń (<)*	PKS Elbląg	1	0	0
34353	*Gdynia – Sopot – Gdańsk* – Nowy Dwór Gdański – *Elbląg* – Pasłęk – *Ostróda – Mława – Płońsk – Warszawa (linia pośpieszna)*	PKS Elbląg	2	2	2
101430	*Gdańsk – Elbląg* – Pasłęk – Godkowo – *Orneta – Lubomino – Dobre Miasto – Olsztyn – Biskupiec – Sorkwity – Mrągowo (linia pośpieszna)*	PKS Mrągowo	2	2	2

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
28/16/2014	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	*Elbląg* – Karczowiska – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – *Bągart – Nowiny – Nowiec – Dzierzgoń* (<)	SPKS Dzierzgoń	1	1	1
22112	Pasłęk – Rzeczna – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica Mała – Marwica Wielka – Wysoka – Rychliki – Rejsyty – *Gisiel – Myślice – Pronie – Milikowo – Przezmark – Folwark – Stary Dzierzgoń – Zakręty – Monasterzysko Wielkie – Stare Miasto – Dzierzgoń*	SPKS Dzierzgoń	2	0	0
22113	*Elbląg* – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – *Bągart – Nowiny – Nowiec – Dzierzgoń* (>)	SPKS Dzierzgoń	1	1	1
22215	*Gdańsk – Przejazdowo – Bystra – Wocławy – Koszwały – Cedry Małe – Kiezmark* – 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 – *Kiezmark – Cedry Małe – Koszwały – Wocławy – Bystra – Przejazdowo – Gdańsk*	PKS Elbląg	17	9	7
22223	*Gdańsk – Przejazdowo – Bystra – Wocławy – Koszwały – Cedry Małe – Kiezmark* – Stróża – Nowa Kościelnica (>)	PKS Elbląg	1	0	0
22234	*Gdańsk – Przejazdowo – Bystra – Wocławy – Koszwały – Cedry Małe – Kiezmark* – Stróża – Dworek – Stare Babki – Mirówko Kolonia – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	3	3	3

Nr linii	Relacja trasy *(kursywą oznaczono odcinek trasy poza powiatami elbląskim, braniewskim i nowodworskim)*	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22501	*Malbork – Kałdowo – Kamionka – Tragamin – Lasowice Wielkie – Lasowice Małe – Świerki – Lipinki – Myszewo – Nidowo* – Myszkowo – Myszewko – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański	PKS Elbląg	10	0	0
22507	*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	PKS Elbląg	0	0	0
22515	*Malbork – Kościeleczki – Stogi – Tralewo – Laski – Nowy Staw – Stawiec – Brzózki* – Tuja – Lubieszewo – Orłowo – Nowy Dwór Gdański	Oliwiabus	22	22	0
22516	*Nowy Staw – Stawiec – Brzózki* – Tuja – Lubieszewo – Orłowo – Nowy Dwór Gdański	Oliwiabus	0	0	16
22517	*Malbork* – Marynowy – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański	Oliwiabus	9	9	0
22518	*Malbork – Kościeleczki – Stogi – Tralewo – Laski – Nowy Staw – Stawiec – Brzózki* – Tuja – Marynowy – Rychnowo Żuławskie – Ryki – Nowy Dwór Gdański	Oliwiabus	7	7	0
22692	*Tczew – Bałdowo – Knybawa – Kończewice – Stara Wisła – Lisewo Malborskie – Boręty – Dąbrowa – Boręty* – Palczewo – Nowa Cerkiew – Gniazdowo – Ostaszewo *(tylko 5 kursów w soboty do Ostaszewa)*	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. Birkholc** – Transport Samochodowy Mechanika Pojazdów Janusz Birkholc, 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 Pętal, ul. Gdańska 25b, 82-230 Nowy Staw;
- **P.A. Lipinicki** – Przewozy Autokarowe „Lipnicki" Edward Lipnicki, Marcin Lipnicki 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 Joszczuk & 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 rozszerzaniem 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 organizowanie 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 dodatniej 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) – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zastawno – Zaścianki – Młynary
232	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – (Janów – Komorowo Żuławskie) – Przezmark – Sierpin – Wilkowo – Pomorska Wieś – Zalesie – Borzynowo – Leszczyna – Marianka – Pasłęk
233	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Pilona – Nowa Pilona – Bogaczewo – Aniołowo – Zielony Grąd – Marianka Kolonia – Pasłęk
234	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Pilona – Nowa Pilona – Bogaczewo – Aniołowo – Zielony Grąd – Rzeczna – Krosno – Pasłęk
235	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Janów – Komorowo Żuławskie – Węzina – Dłużyna – Nowy Dwór – Drużno – Lisów – Krosienko – Krosno – Pasłęk
236	Elbląg – Gronowo Górne – Nowina – Przezmark – Sierpin – Przezmark – 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 – Sapy – 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 – Grądki – Grużajny
281	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Skowrony – Godkowo – Sójkowo – Ząbrowiec – Gwiździny – 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 – Pachoły – Dzierzgoń
293	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Śliwica – Oleśnica – Krasin – Nowiny – Sakówko – Pasłęk

Nr linii	Relacja
294	Pasłęk – Rzeczna – 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 – Klejnówko – 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 – Glądy – Lubianka – Wopy
332	Braniewo – Szyleny – Szyleny-Kolonia – Bemowizna – Szalmia – Czosnowo – Dąbrowa – Płoskinia – Pielgrzymowo – Strubno – Pakosze – Kajnity – Żugienie – Pieniężno – Borowiec – 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 – Ginka – 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	Pasłęk – Robity – Stegny – Dawidy – Olszówka – Sapy – Kobyliny – Młynary – Płonne – Bludowo – 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 – Rychnowy Żuławskie – Marynowy – Myszewko – Myszkowo – Myszewo – Nidowo
412	Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowo Żuławskie – Myszewko – Myszkowo – Myszewko – Marynowy – Tuja – Lubieszewo – Lubiszynek – Stawiec – Jeziernik – Lubiszynek Pierwszy – Jeziernik – Komarówka – Ostaszewo

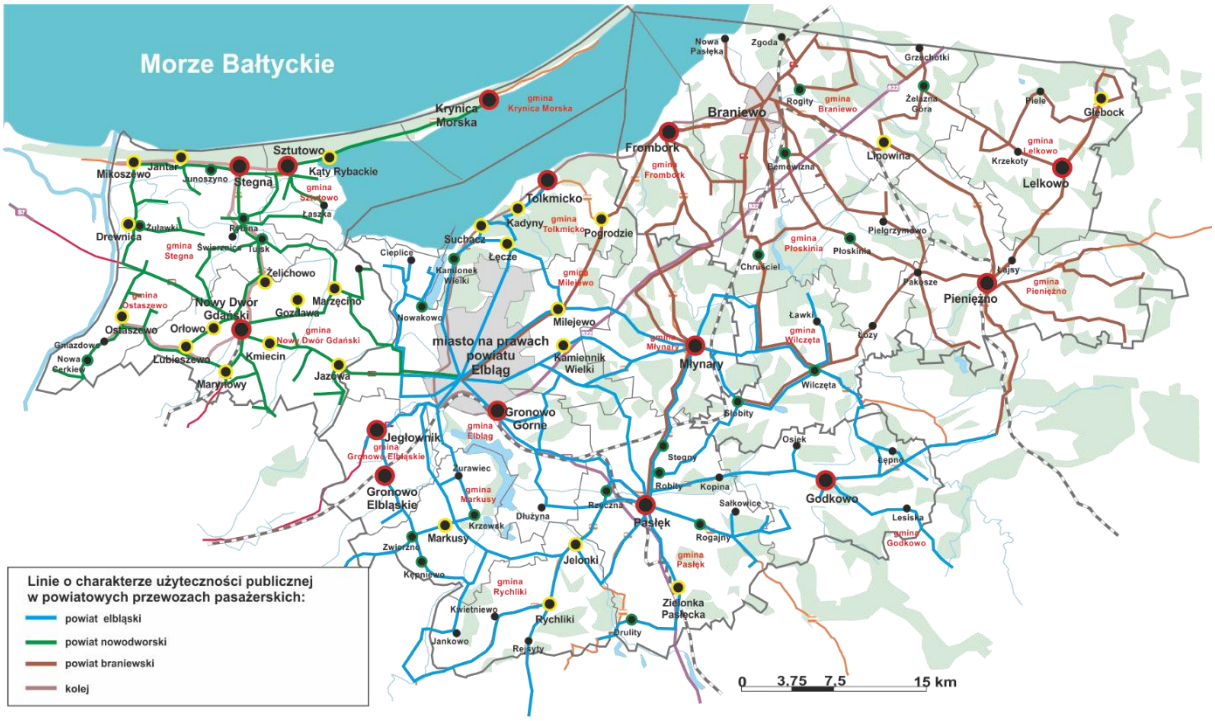
Nr linii	Relacja
413	Nowy Dwór Gdański – Mirówko – Stare Babki – Dworek – Nowa Kościelnica – Pułkownikówka – Piaskowiec – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo
414	Nowy Dwór Gdański – Orłowo – Lubieszewo – Stawiec – Jeziernik – Ostaszewo – Gniazdowo – Nowa Cerkiew – Palczewo
421	Nowy Dwór Gdański – Powalina – Marzęcino – Osłonka – Chełmek – Stobiec – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna
422	Nowy Dwór Gdański – Cyganek – Mirówko – Wybicko – Szkarpawa – Świerznica – Nowotna – Tujsk – Rybina – Popowo – Stegna
423	Nowy Dwór Gdański – Stare Babki – Dworek – Niedźwiedzica – Dworek – Stróża – Żuławki – Bronowo – Wiśniówka – Bronowo – Żuławki – Drewnica – Przemysław – Mikoszewo
424	Tujsk – Świerznica – Rybina – Chorążówka – Głobica – 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	Kobyla 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 wykraczająca 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 – Raczki Elbląskie – Tropy – Żurawiec – Krzewsk – Balewo – Markusy – Zdroje – Zwierzno – Złotnica – Stalewo – Żuławka Sztumska
252	m. Elbląg, elbląski, sztumski	Elbląg – Karczowiska Górne – Szopy – Jegłownik – Gronowo Elbląskie – Różany – Rozgart – Zwierzeńskie Pole – Zwierzno – Kępniewo – Brudzędy – Stare Dolno – Święty Gaj – Jankowo – Bągart – Nowiny – Nowiec – Dzierzgoń
281	elbląski, ostródzki	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Skowrony – Godkowo – Sójkowo – Ząbrowiec – Gwiździny – Lesiska – Rożnowo – Miłakowo
282	elbląski, lidzbarski	Pasłęk – Kupin – Kajmy – Anglity – Kopina – Cieszyniec – Bielica – Burdajny – Godkowo – Swędkowo – Krykajny – Olkowo – Klusajny – Drwęczno – Orneta
292	elbląski, sztumski	Pasłęk – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Dymnik – Kwietniewo – Krupin – Protowo – Sójki – Pachoły – Dzierzgoń
294	elbląski, sztumski	Pasłęk – Rzeczna – Krosno – Nowe Kusy – Sokółka – Jelonki – Marwica – Wysoka – Rychliki – Rejsyty – Gisiel – Myślice – Pronie – Milikowo – Przezmark
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 wprawdzie poszczególnym połączeniom wielocyfrowe numery linii, ale numery te mają służyć wyłącznie identyfikacji poszczególnych rekordów w bazach danych, a nie stanowić rozpoznawalne 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

Miejsco-wość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zada-szone miejsca siedzące	informa-cja	P&R*/ B&R*/ K&R	możli-wość 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 zin-tegrowany „PZ"	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Chruściel	Przystanek zin-tegrowany „PZ"	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Kunowo Bra-niewskie	Przystanek zin-tegrowany „PZ"	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Młynary	Przystanek zin-tegrowany „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 Pasłęcka	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie
Gronowo Elbląskie	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 urządzony zintegrowany węzeł przesiadkowy posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R[25] 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.

oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy zapewni swobodne przemieszczanie się osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządkowe. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie będzie większa niż 200 m.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, wykonywanego 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.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów (w tym np. od podmiotu wewnętrznego);
- utrzymanie infrastruktury, w tym drogowej oraz przystanków;
- wytwarzanie, dystrybucję i kontrolę biletów;
- zamieszczanie informacji pasażerskiej;
- przeprowadzanie badań i analiz;
- funkcjonowanie organizatora przewozów.

Obecnie powiaty elbląski, braniewski i nowodworski, jako jednostki samorządu terytorialnego, nie finansują publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2017 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich – w formie komunikacji miejskiej w gminach Elbląg i Milejewo, a także w innych gminach – głównie jako przewóz dzieci do szkół.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, mogą w rezultacie przestać być obsługiwane komunikacją komercyjną albo być obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego staje się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne stają się, dla utrzymania przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których obszarze są one wykonywane – nie tylko w komunikacji

kolejowej i miejskiej (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym. Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów unijnych.

Miasta i gminy w których funkcjonuje komunikacja miejska, zmuszone są przeznaczać środki z innych dochodów gmin na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Wyłoniony w wyniku przetargu publicznego operator otrzymuje dotację, która stanowi różnicę pomiędzy iloczynem liczby wykonanych wozokilometrów i stawki za wozokilometr zaproponowanej w przetargu, a sumą wpływów z biletów (finansowanie netto) lub też otrzymuje wynagrodzenie za wykonaną pracę eksploatacyjną, a wpływy z biletów stanowią przychód organizatora przewozów (finansowanie brutto).

Jak wynika z porozumienia zawartego pomiędzy gminą wiejską Elbląg i miastem Elbląg oraz gminą wiejską Milejewo i miastm Elbląg, gminy wiejskie Elbląg i Milejewo ponoszą udział w kosztach realizacji przedmiotu porozumienia stanowiących iloczyn stawki za 1 wozokm oraz liczby wozokilometrów realizowanych na terenie gminy. Wysokość stawki za 1 wozokm dla gminy została określona jako 34% stawki za 1 wozokm należnej operatorowi obsługującemu linie.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2018 r. zmianie ulega system refundacji z budżetu państwa strat przychodów przewoźników związanych ze stosowaniem przez nich ulg ustawowych. Od tego dnia o taką refundację będzie mógł się ubiegać wyłącznie operator, za pośrednictwem organizatora. To organizator będzie stroną występującą w imieniu operatora o refundację strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych do Urzędu Marszałkowskiego. Prawo do występowania o taką rekompensatę straci natomiast przewoźnik. Nie dotyczy to komunikacji miejskiej, w której – podobnie jak obecnie – refundacja udzielanych ulg ustawowych nie będzie obowiązywać.

Brak uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej przez powiaty elbląski, braniewski i nowodworski spowoduje, że na liniach autobusowych o trasach zawierających się na obszarze tych powiatów, żaden z przewoźników nie będzie otrzymywał refundacji udzielanych ulg, co oznaczać będzie albo wzrost cen biletów, albo ograniczenie, aż do likwidacji włącznie, intensyfikacji obsługi poszczególnych połączeń.

Starosta Elbląski powinien zatem podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich – celem zapewnienia minimalnych potrzeb transportowych i dla utrzymania co najmniej obecnego zakresu drogowych przewozów pasażerskich w powiecie.

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Starosta, po określeniu linii, na których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Organizator może dokonać wyboru operatora w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych;
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- bezpośrednio, gdy:
  - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług dotyczy wymiaru mniejszego niż 300 000 kilometrów rocznie (w przypadku małych przewoźników progi te ulegają podwojeniu);
  - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny.

Przed rozpoczęciem procedury wyboru niezbędne jest wcześniejsze ogłoszenie zamiaru zawarcia umowy z operatorem, o którym mowa w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizator może podjąć decyzję o organizowaniu przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych powiatu i gmin. Powiat elbląski, wspólnie z powiatami braniewskim i nowodworskim oraz innymi powiatami, które zdecyduje się na zawarcie porozumienia w sprawie organizacji przewozów powiatowych, a także z zainteresowanymi gminami, których te przewozy dotyczą, podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Operator wykonujący takie przewozy zostanie wyłoniony w wyniku postępowania zgodnego z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z ewentualnym zastosowaniem dodatkowych dopłat do realizowanych przewozów.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim będzie polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu powiatu (lub powiatów i gmin) z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu, o ile takie zostaną ustanowione;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów generujących dochody wraz z powyższą rekompensatą niższe niż ponoszone koszty;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządów powiatowych, środki budżetowe gmin, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Rekompensata przysługuje operatorowi, jeżeli ten wykaże, że poniósł stratę i złoży wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług. Rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez marszałka województwa na wniosek właściwego organizatora. Jest to dotacja pokrywana z budżetu państwa, z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej. Do 31 grudnia 2017 r. obowiązują jednak dotychczasowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych (na podstawie umowy z Urzędem Marszałkowskim). Sposób w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych, określa się w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wysokość rekompensaty zależy od charakteru linii, jej długości, liczby pasażerów, zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, rozkładu jazdy (godzin odjazdów) i funkcjonowania ewentualnych innych linii komunikacyjnych (substytucyjnych i komplementarnych). Zależy również od jakości i pojemności taboru. Oszacowanie kosztów takiej rekompensaty możliwe będzie po podjęciu decyzji o ewentualnym uruchomieniu linii o charakterze

użyteczności publicznej. Dofinansowanie ze strony organizatora publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć całej linii, jej odcinka lub tylko wybranych kursów – istotnych z punktu widzenia interesu społecznego.

Obecnie, przewoźnicy wykonujący krajowe regularne przewozy drogowe osób mogą się starać o dopłaty do biletów ulgowych o których mowa w art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Dopłaty przekazywane są przez samorząd wojewódzki na podstawie zawartej umowy i taki stan utrzymywać się będzie do końca 2017 r.

Na niektórych liniach przewoźnicy otrzymują dodatkowo dopłaty ze stron gmin za wykonanie przewozów na ich terenie. Dopłaty te obejmują zakup usług przewozowych albo zakup biletów, przede wszystkim dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych.

W przypadku podjęcia przez powiat organizacji przewozów również na liniach gminnych – zainteresowane gminy będą dofinansowywać te przewozy na podstawie umów z powiatem, pokrywając koszty ich uruchomienia.

Umowa z operatorem powinna być zawarta w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Zakłada się, ze ryzyko prowadzonej działalności przewozowej ponosić będzie operator. Za pośrednictwem organizatora operator będzie otrzymywał dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia jego przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd (w komunikacji miejskiej lub gminnej) albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Powiatu.

Jednym z ważnych aspektów polityki taryfowej jest utrzymywanie odpowiedniej struktury cen biletów jednorazowych i okresowych. Bilet okresowy, jeśli jest łatwo dostępny (dostępność punktów sprzedaży) i o atrakcyjnej cenie, stanowi ważną zachętę do korzystania z usług ko-

munikacji zbiorowej. W przewozach powiatowych cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Zakłada się, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Zasady funkcjonowania oraz rozwoju transportu publicznego na obszarze powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

W mniejszych miastach i gminach wiejskich, udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%. Zrealizowane do tej pory dla powiatu elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego oraz poszczególnych gmin opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w powiecie pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Od 2018 r. rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny, będzie obsługa całego obszaru powiatu – z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. punktualności, częstotliwości, niskiego kosztu – zarówno w skali sieci komunikacyjnej całego powiatu elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego, jak i w przekroju poszczególnych gmin.

Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i ograniczanie atrakcyjności powiatu. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji komunikacji organizowanej przez poszczególnych organizatorów i przewoźników.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim, ale także pogarszają opinie o całym powiecie i poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę poszczególnych gmin i powiatu dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulatu dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio oznacza, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.7 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskopodłogowymi lub niskowejściowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz, przynajmniej w części pojazdu wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w powiatowych przewozach pasażerskich powinny być niskowejściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób niepełnosprawnych, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji powiatowej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską (w formie wyświetlaczy elektronicznych) – w pojazdach fabrycznie nowych wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;

- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;
- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

Ważnym elementem jest także dostosowanie przystanków do obsługi pasażerów o ograniczonej zdolności ruchowej, co zostanie zrealizowane poprzez:

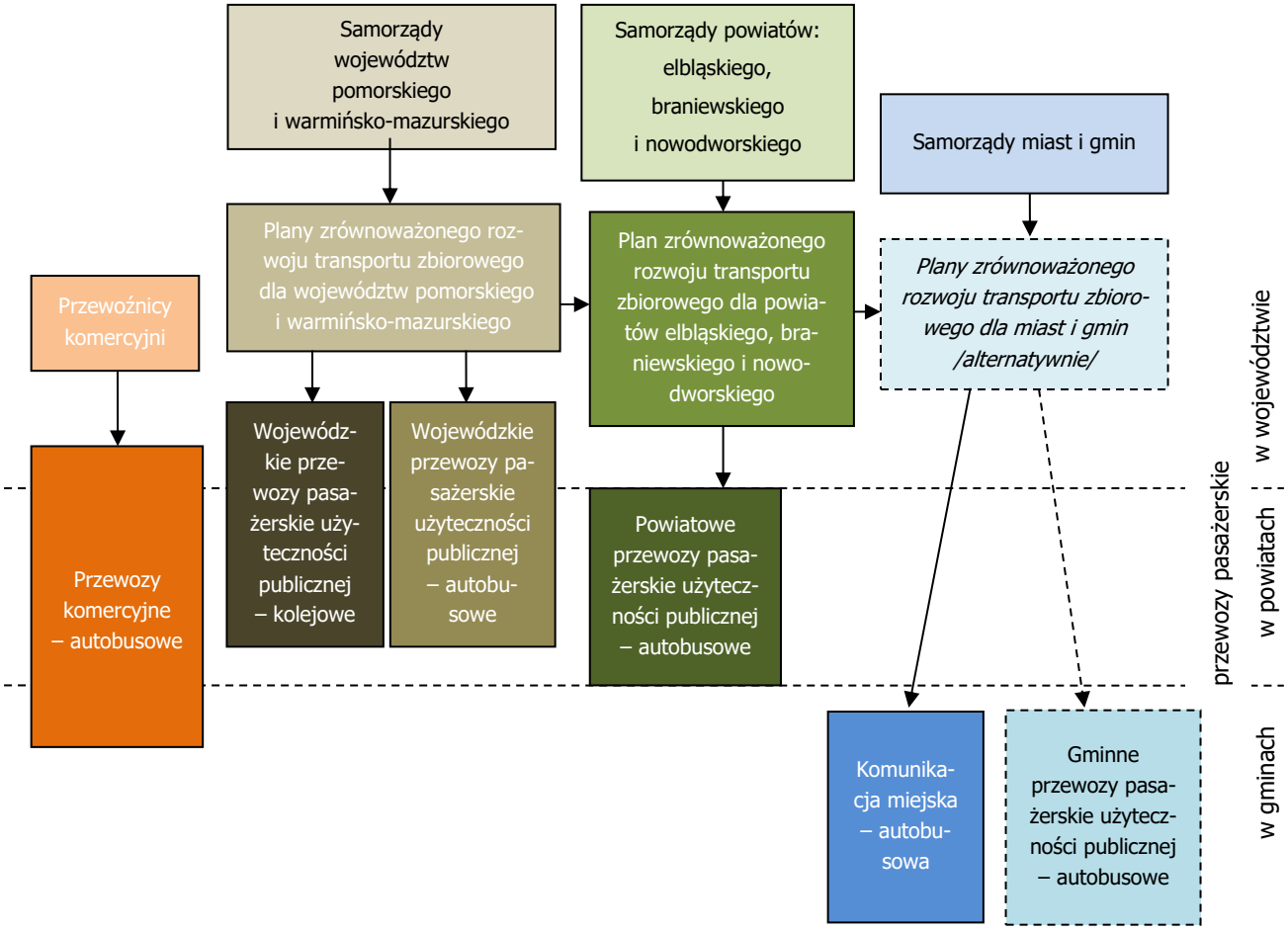
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- wyposażanie peronów w siedzące miejsca oczekiwania dla pasażerów – w miarę możliwości zadaszone i osłonięte przed wiatrem – szczególnie tam, gdzie liczba pasażerów jest znacząca oraz w miejscach wzmożonego korzystania z publicznej komunikacji zbiorowej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej;
- umieszczanie na przystanku jego nazwy oraz numeru telefonu do organizatora przewozów kodem Braille'a;
- stosowanie na krawędzi przystanku płyt z wyżłobieniami lub wypustkami ostrzegającymi osoby niewidome i niedowidzące.

W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 23.



Rys. 23. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiatach elbląskim, braniewskim i nowodworskim

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat elbląski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie

elbląskim, a także w powiecie braniewskim i nowodworskim (na podstawie porozumienia zawartego z tymi powiatami), a także ewentualnie w innych powiatach (na podstawie porozumień, jeżeli zostaną zawarte). Powiatowe przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice powiatów, które zawarły porozumienie.

Podział zadań dotyczących komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy jej organizatorem a operatorem, w powiatowych przewozach pasażerskich może być następujący:

A. Zadania organizatora:
   1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym oraz ustalanie zmian w planowanej sieci komunikacyjnej.
   2. Realizacja zadań określonych w planie transportowym oraz działania zmierzające do aktualizacji planu.
   3. Zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera.
   4. Określanie zasad korzystania z przystanków zarządzanych przez organizatora – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz ustalanie stawek opłat.
   5. Wybór operatora (operatorów) i kontraktowanie usług przewozowych.
   6. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej, ustalanie sposobu dystrybucji biletów.
   7. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości, w szczególności zgodności rozkładu jazdy autobusów ze stanem faktycznym.
   8. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – wg zasad ustalonych w umowach.
   9. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

B. Zadania operatorów (operatora):
   1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganym przez organizatora taborem.
   2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów – wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.

3. Dbałość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.
4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Starosta wykonuje określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora powiatowych przewozów pasażerskich. Starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu, a zarząd jest organem wykonawczym powiatu. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy starostwa powiatowego. Organizację i zasady funkcjonowania starostwa powiatowego określa regulamin organizacyjny uchwalony przez radę powiatu na wniosek zarządu powiatu.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym wykonuje w Starostwie Powiatowym w Elblągu Wydział Komunikacji i Transportu. Do jego zakresu działania należy m.in. realizacja zadań związanych z zezwoleniami na zarobkowy przewóz osób i rzeczy oraz publicznym transportem zbiorowym. W przypadku podjęcia decyzji przez powiat elbląski o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania Wydziału Komunikacji i Transportu wymienione w Regulaminie Organizacyjnym, zostaną odpowiednio rozszerzone. Może zostać również utworzona odrębna jednostka (np. w randze wydziału) w postaci zarządu transportu publicznego. Jednostka taka może zostać również umiejscowiona w strukturze Zarządu Dróg Powiatowych w Elblągu z siedzibą w Pasłęku.

W okresie objętym planem zakłada się wprowadzenie operatorów (operatora) na linie komunikacyjne, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta Elbląski, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poszczególne linie mogą być oferowane w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się w przypadku tworzenia pakietów grupowanie linii tak, aby były one o zróżnicowanej rentowności, funkcjonowały na takim obszarze, aby koszty przejazdów technicznych były jak najniższe i zapewniały zintegrowaną taryfowo obsługę tras obsługiwanych wspólnie kilkoma liniami.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów oraz przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych oraz poprzez koordynację taryfową.

Utworzenie zintegrowanych węzłów i przystanków przesiadkowych pomiędzy regionalnym transportem kolejowym i autobusowym, a lokalnym transportem autobusowym oraz komunikacją miejską, stanowi szansę rozwoju dla wszystkich tych systemów transportu publicznego.

W województwie pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego (planowany do utworzenia). Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednego, zintegrowanego biletu, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej może przystąpić także Starosta Elbląski, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych.

Integracja transportu publicznego w powiatowych przewozach pasażerskich, w tym użyteczności publicznej, może dotyczyć:

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatów;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednie i możliwie jak najkrótsze przejście pomiędzy różnymi rodzajami środków transportu oraz nie posiadać barier utrudniających przemieszczanie się dla osób niepełnosprawnych.

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy, miejski i gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Zakres integracji transportu publicznego w powiatach objętych niniejszym planem determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie, w szczególności sposobem finansowania dojazdów dzieci do szkół. Zakłada się, że do działań integrujących transport publiczny przystąpią także – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Powiat elbląski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, będzie dążył aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 28.

Tab. 28. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	▪ zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów ▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej określonej liczby mieszkańców (np. 200) w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską ▪ obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących określoną liczbę mieszkańców (np. 200 – w uzgodnieniu z gminami) ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami ▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych ▪ wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Dostępność	▪ wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego ▪ dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym ▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km^2 ▪ uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej ▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące ▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków ▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) ▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej ▪ wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych ▪ uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet ▪ dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	▪ stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych ▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej ▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% ▪ sukcesywna odnowa taboru autobusowego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Prędkość	▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% ▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% ▪ wprowadzenie systemu gps do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	▪ zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy ▪ osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru ▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych ▪ uruchomienie zintegrowanych, intermodalnych węzłów przesiadkowych dla komunikacji autobusowej i kolejowej ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Celem zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, zostaną one poddane cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizator przewozów dokonywać będzie systematycznej kontroli jakości wykonywanych usług i stosowania standardów.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, od dnia 1 stycznia 2017 r. (Dz. U. 2012 poz. 451), oraz w związku z postanowieniami art. 73 ust. 2 pkt. 3, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, po. 13), od dnia 1 stycznia 2017 r. zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów[26]. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej. Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z tą formą komunikacji międzyludzkiej.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2018 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, mogą być pobierane opłaty.

Do końca 2017 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31.12.2016 r.).

[26] Przepis zmieniający odpowiedzialność za zamieszczanie rozkładów jazdy wchodzi w życie od dnia 1.01.2017 r. (Art. 22 ust. 1 pkt 4 Ustawy o transporcie drogowym, zmiana w Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13).

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
  - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
  - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
  - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
  - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
  - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
  - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

Ze względu na dużą liczbę turystów odwiedzających powiaty elbląski, braniewski i nowodworski, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim. Docelowo serwisy internetowe powinny być dostępne w kilku językach, również informacja przystankowa powinna być uzupełniona o informacje w innych językach – przynajmniej na głównych węzłach oraz w miejscowościach turystycznych.

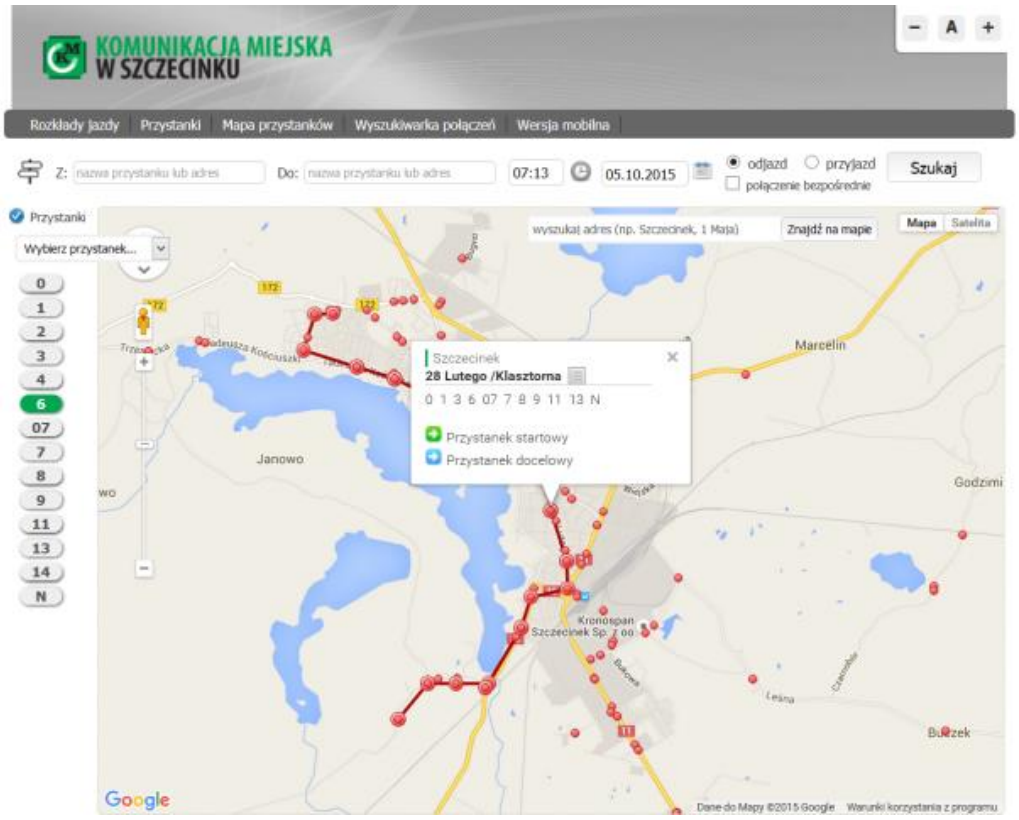
Na głównych przystankach, z których korzysta najwięcej pasażerów, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej,

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

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

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

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



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

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

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

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

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

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

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

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

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

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

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

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

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

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

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

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

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

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

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

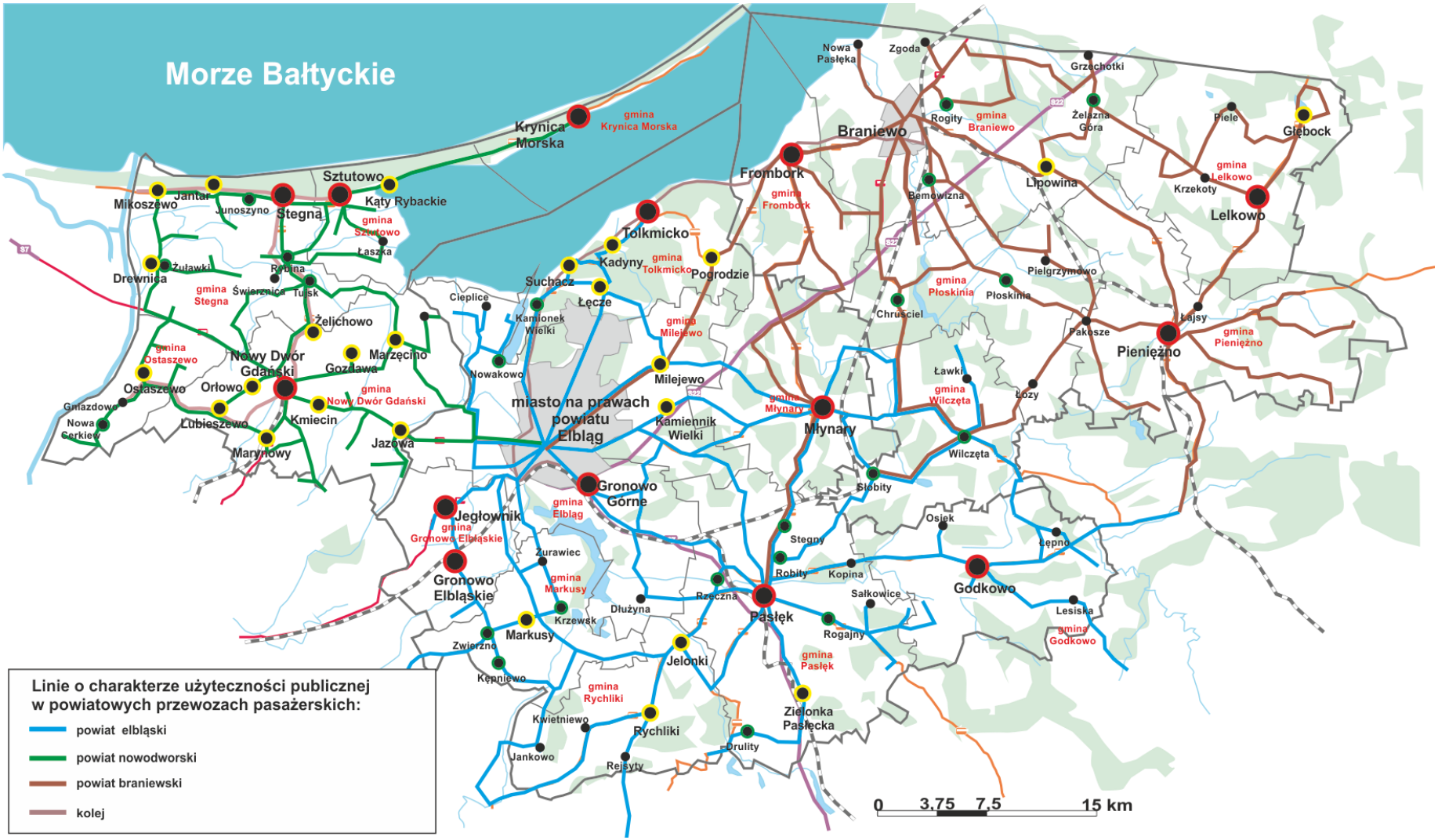
Tab. 29. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów elbląskiego, braniewskiego i nowodworskiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie elbląskim, braniewskim i nowodworskim ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km^2
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat elbląski ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych ▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

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



Spis tabel

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

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

Spis rysunków

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

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