

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU EŁCKIEGO

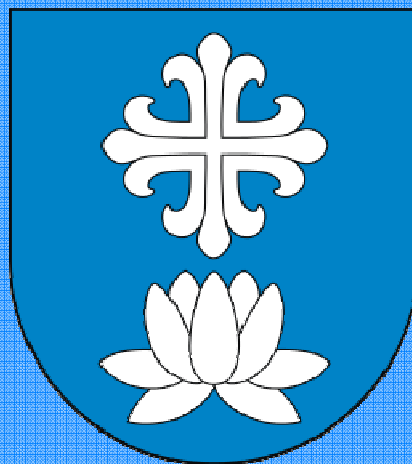
Warszawa, 14.12.2015

Dokument opracowany przez zespół ekspertów Blue Ocean Business Consulting ds. transportu publicznego w składzie:

Jan Chodnikiewicz – kierownik projektu

Anna Sępka

Przemysław Kośmicki



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP.....	4
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY	4
1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	7
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ	8
2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE	8
2.2. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA POWIATU EŁCKIEGO.....	9
2.3. LICZBA POJAZDÓW W POWIECIE EŁCKIM	15
2.4. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU EŁCKIEGO	16
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE EŁCKIM	20
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE	20
3.2. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE.....	24
3.3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ.....	26
4. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU EŁCKIEGO	28
4.1. OCENA JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH NA PODSTAWIE ANALIZY BADAŃ ANKIETOWYCH	31
4.2. CHARAKTERYSTYKA TABORU.....	43
4.3. POPYT NA POWIATOWE PRZEWozy PASAŻERSKIE	45
4.4. PROGNOZY DEMOGRAFICZNE ORAZ PROGNOZY POPYTU NA PRZEWozy PASAŻERSKIE W LATACH 2016-2020 ORAZ 2021-2026.	47
5. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE	50
6. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	51
7. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE EŁCKIM	54
8. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU	56
9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWozÓW	59
9.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	59
9.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	60
10. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWozACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	62
10.1. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)	64
10.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	67
10.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ ORAZ WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH.....	68
10.4. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY	69
10.5. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA.....	70

11. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO	71
11.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO.....	71
11.2. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO	73
12. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2026 ROKU	74

1. WSTĘP

1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

Zgodnie z zapisami prawa organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

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

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu w formie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

Gmina:

licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,

której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców -w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

Powiat:

liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,

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;

Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

Województwo:

w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

Minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez różnych organizatorów zachodzą oczywiste związki, które muszą być uwzględnione w procedurze przygotowywania planów:

W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.

Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.

Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.

Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

Taka regulacja prawna art. 11 ust. 1 Ustawy ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie kontynuacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra, marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Istnieje również możliwość koordynacji działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem

transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągany poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych

Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów

Integracja systemu transportowego - w układzie gałęziowym i terytorialnym

Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego

Poprawa bezpieczeństwa - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu

Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: 1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5. Zasady organizacji rynku przewozów; 6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Ełckim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Ełcki.
3	Operator	Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.
4	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.

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ

2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE

Powiat ełcki znajduje się we wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Utworzony został w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Jego stolicą jest miasto Ełk. Sąsiaduje z powiatem giżyckim, piskim, oleckim, suwalskim (województwo podlaskie), grajewskim (województwo podlaskie) oraz augustowskim (województwo podlaskie). Przez obszar powiatu przebiega droga krajowa nr 65 oraz droga krajowa nr 16. Powierzchnia powiatu obejmuje 1 113 km², a liczba mieszkańców na koniec 2014 roku wynosiła 89 883.

W skład powiatu wchodzi:

gminy miejskie: Ełk

gminy wiejskie: Ełk, Kalinowo, Prostki, Stare Juchy

Mapa 1. Powiat Ełcki



Źródło: Google.pl

Ełk – gmina miejska położona w centralnej części powiatu ełckiego. Sąsiaduje z gminą wiejską Ełk. Zajmuje powierzchnię 21 km² i liczy 60 103 mieszkańców.

Ełk – gmina wiejska położona w centralnej części powiatu. Sąsiaduje ze wszystkimi gminami w powiecie. Zajmuje powierzchnię 378 km² i liczy 11 270 mieszkańców.

Kalinowo – gmina wiejska położona we wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminą wiejską Ełk i gminą wiejską Prostki. Zajmuje powierzchnię 285,2 km² i liczy 7030 mieszkańców.

Prostki- gmina wiejska położona w południowej części powiatu. Sąsiaduje z gminą wiejską Ełk oraz z gminą wiejską Kalinowo. Zajmuje powierzchnię 285,2 km² i liczy 7505 mieszkańców.

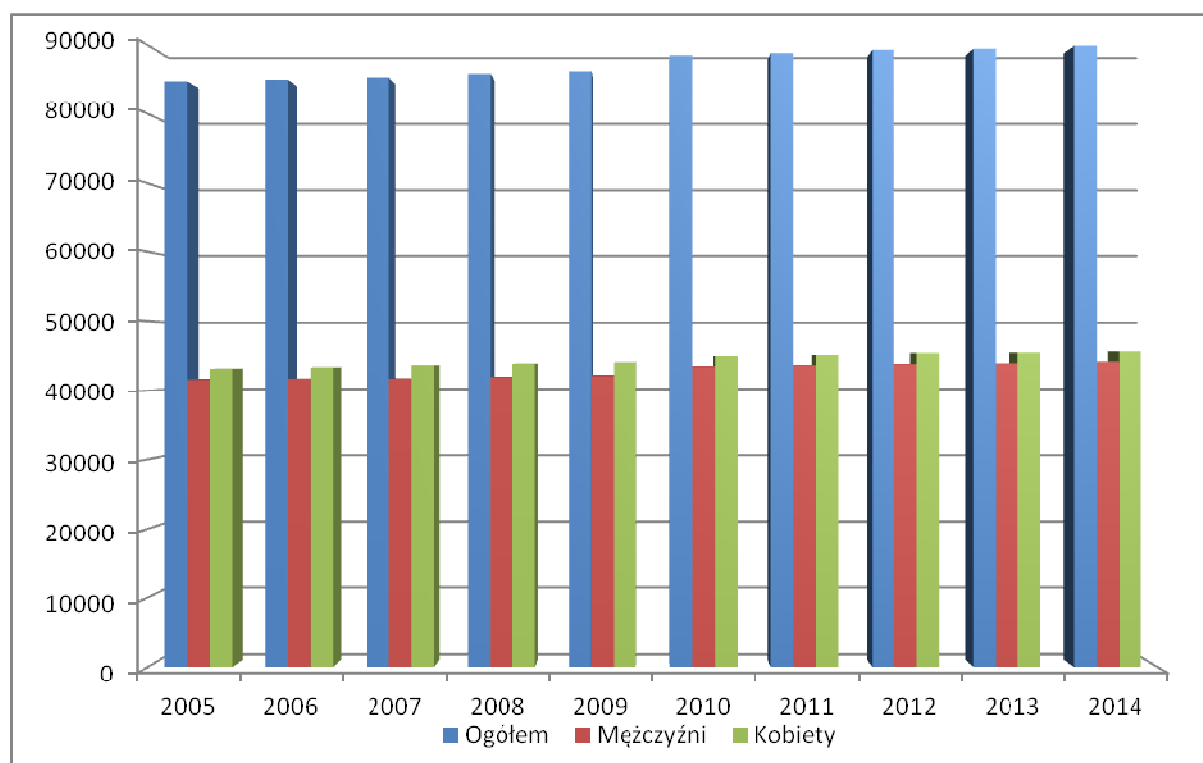
Stare Juchy- gmina wiejska położona w północnej części powiatu. Sąsiaduje z gminą wiejską Ełk. Zajmuje powierzchnię 196,6 km² i liczy 3 975 mieszkańców.

2.2. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA POWIATU EŁCKIEGO

LICZBA LUDNOŚCI

Analiza w zakresie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego musi uwzględniać tendencje w zakresie sytuacji demograficznej danej społeczności oraz rozwoju gospodarczego regionu. Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców, gęstość zaludnienia, odsetek poszczególnych grup wiekowych, ruch naturalny i migracyjny.

Wykres 1. Liczba ludności w Powiecie Ełckim w latach 2005-2014



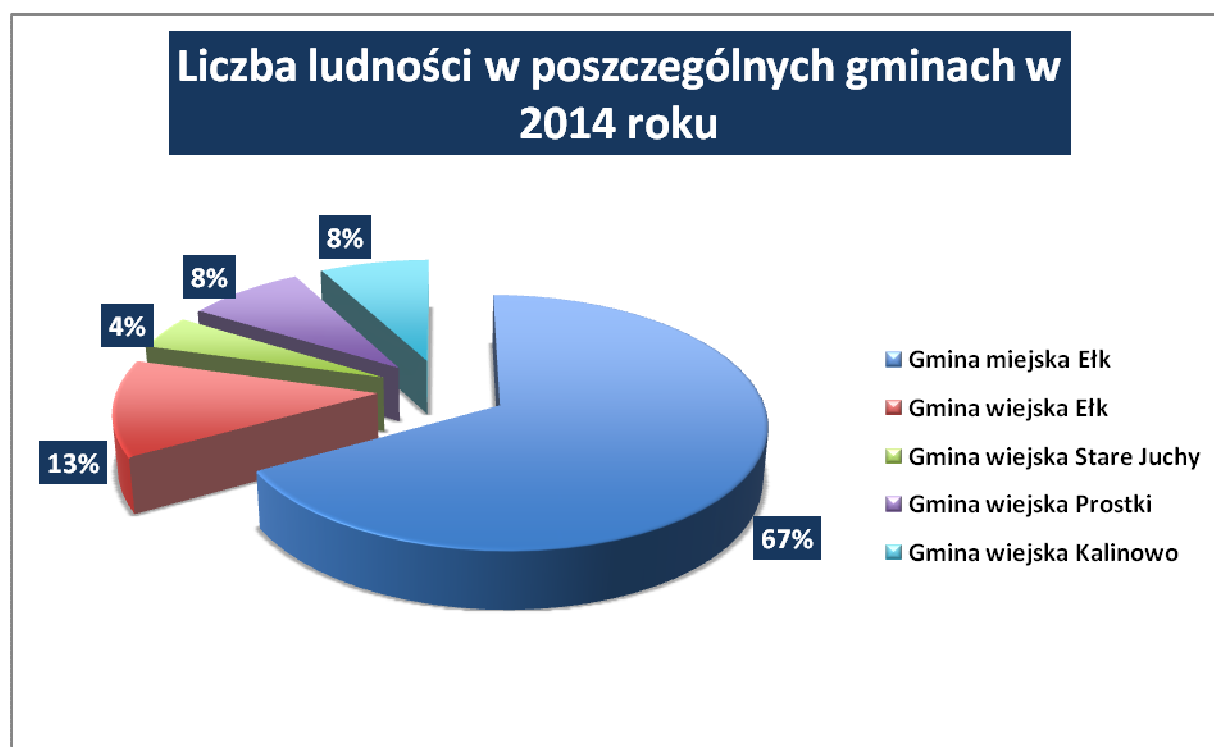
Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Na podstawie wykresu należy wskazać że na przestrzeni 10 lat liczba mieszkańców wzrosła o 6 proc. Można również zaobserwować że trend ten był stały i rósł rokrocznie.

Tabela 2. Liczba ludności w Powiecie Elckim w latach 2005-2014

Rok	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
2005	84746	41590	43156
2006	85020	41669	43351
2007	85307	41675	43632
2008	85857	41969	43888
2009	86238	42150	44088
2010	88457	43477	44980
2011	88838	43649	45189
2012	89285	43839	45446
2013	89477	43960	45517
2014	89883	44199	45684

Wykres 2. Liczba ludności w Powiecie Elckim w rozbiu na poszczególne gminy w 2014 roku

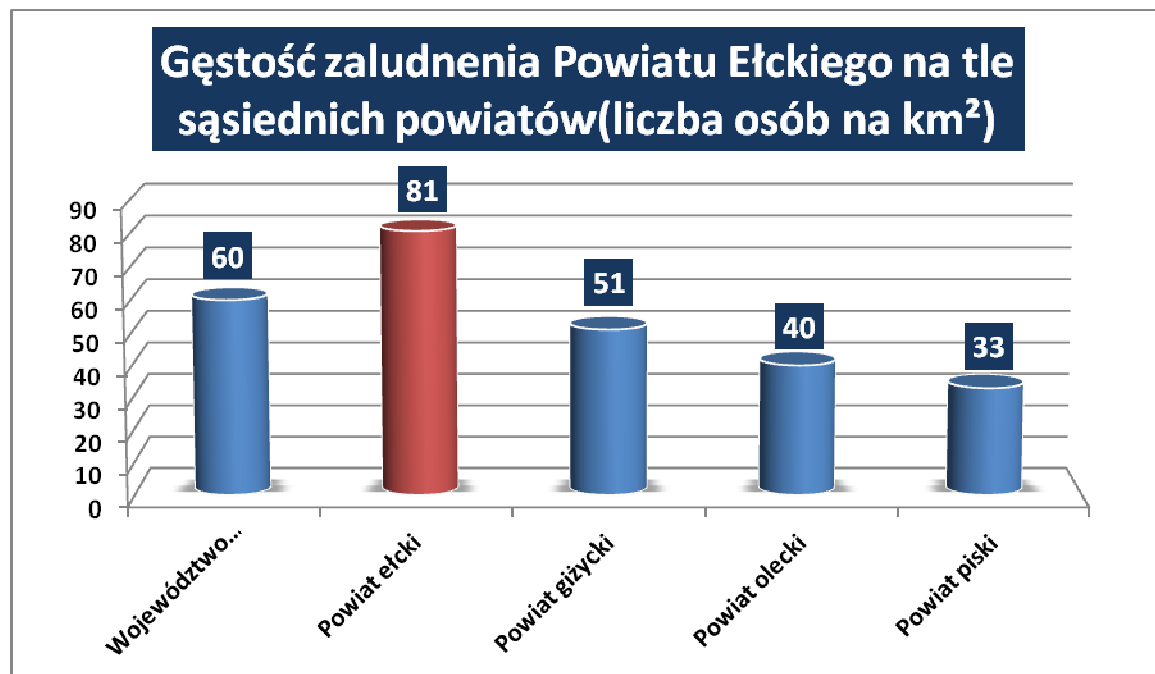


Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Tendencje w zakresie demografii w powiecie mają istotne znaczenie również z punktu widzenia transportu publicznego. Jak widać na wykresie przedstawionym powyżej znaczna część mieszkańców powiatu, bo aż 67% zamieszkuje miasto Elk. W pozostałych czterech gminach mieszka 33% mieszkańców powiatu, z czego tylko 4% (3 975 mieszkańców) w gminie Stare Juchy. Tak duża rozbieżność ma bezpośrednie przełożenie na potrzeby komunikacyjne mieszkańców.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Wykres 3. Gęstość zaludnienia Powiatu Ełckiego na tle sąsiednich powiatów



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS

Na tle „sąsiadów” powiat ełcki charakteryzuje się największą gęstością zaludnienia wynoszącą 81 mieszkańców na km². Jest to wartość ponad dwukrotnie większa od dwóch ostatnich powiatów w zestawieniu (powiatu piskiego oraz oleckiego). Również na tle całego województwa warmińsko-mazurskiego powiat wykazuje się większą gęstością zaludnienia aż o 35%, jedynie Elbląg i Olsztyn posiadają wyższe wskaźniki lecz oba są miastami na prawach powiatu.

Tabela 3. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu

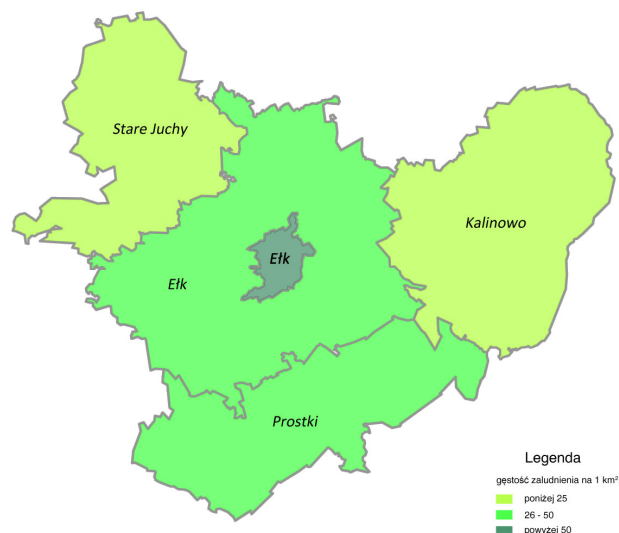
Jednostka administracyjna	Gęstość zaludnienia
Gmina miejska Ełk	2855 osób/ km2
Gmina wiejska Ełk	30 osób/ km2
Gmina wiejska Kalinowo	25 osób/ km2
Gmina wiejska Prostki	32 osób/ km2
Gmina wiejska Stare Juchy	20 osób/ km2

Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Analiza obszaru pod względem gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach pozwala wskazać miejsca o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy. Wśród gmin na obszarze Powiatu Ełckiego największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się zdecydowanie gmina miejska Ełk, gdzie przypada 2 855 osób na km². Drugą gminą pod tym względem jest gmina Prostki, gdzie współczynnik ten wynosi jedynie

32 osoby na km². Jednostką z najmniejszą gęstością zaludnienia jest gmina Stare Juchy gdzie na 1 km² przypada jedynie 20 mieszkańców.

Mapa 2. Mapa gęstości zaludnienia w Powiecie Ełckim

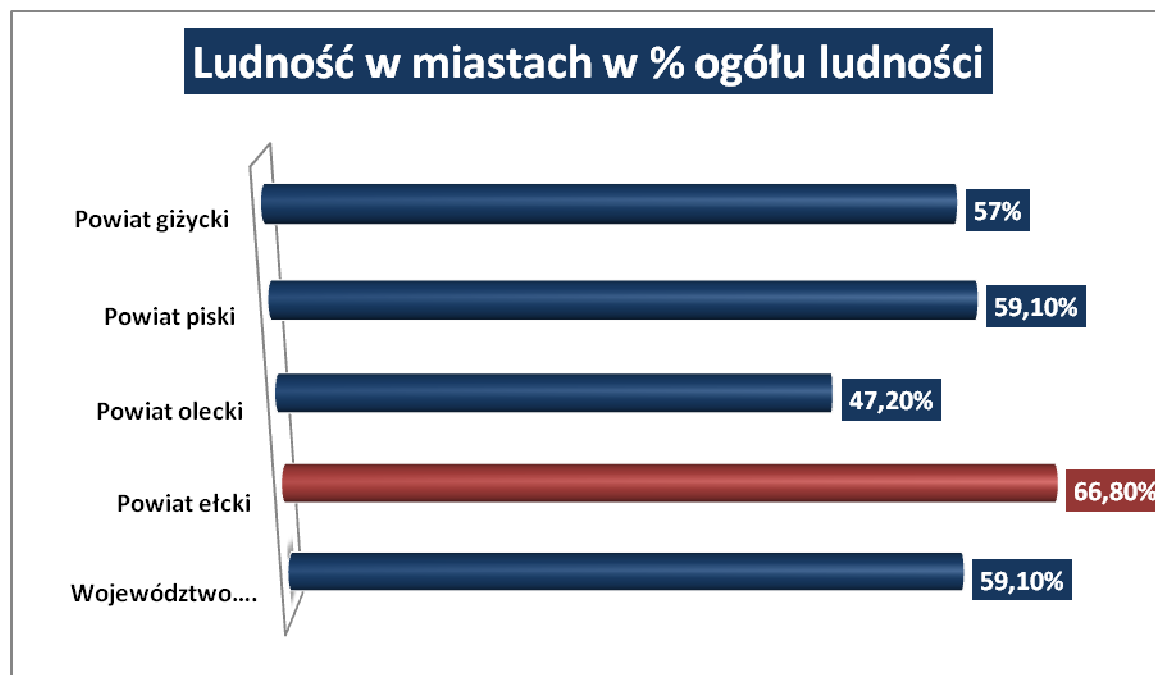


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych

WSKAŹNIK URBANIZACJI

Powiat ełcki na tle całego województwa warmińsko-mazurskiego oraz sąsiednich powiatów odznacza się najwyższym stopniem zurbanizowania wynoszącym 66,8%. Całe województwo warmińsko-mazurskie posiada wskaźnik na poziomie 59%. Warto nadmienić, iż na jego terenie znajduje się tylko jedno miasto - Ełk i to ono w całości odpowiada za poziom zurbanizowania powiatu.

Wykres 4. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST

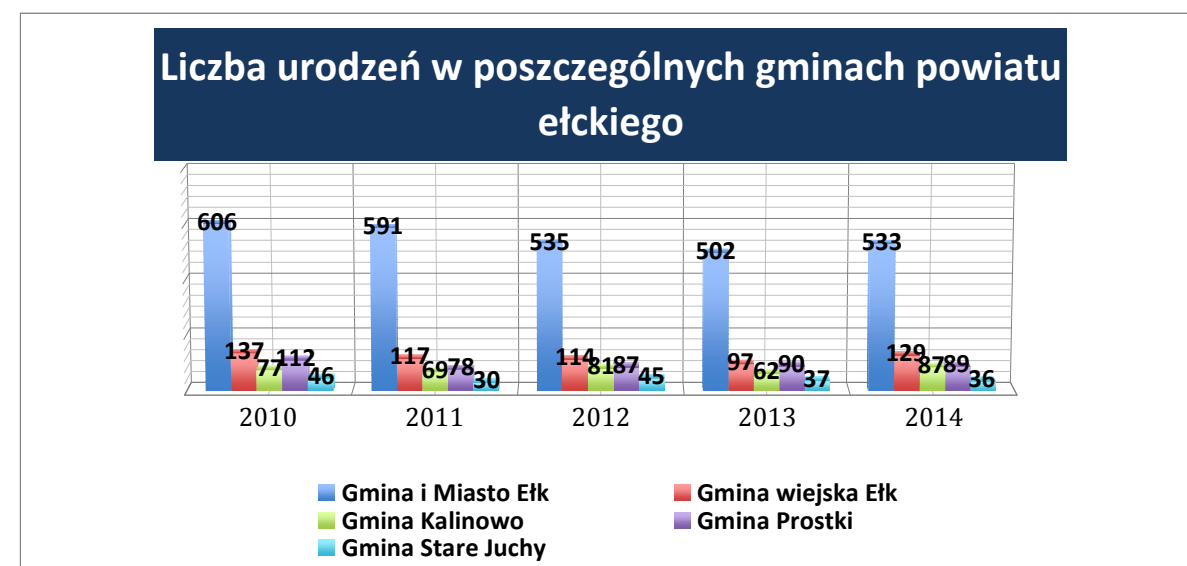


Źródło: Bank Danych Lokalnych

LICZBA URODZEŃ

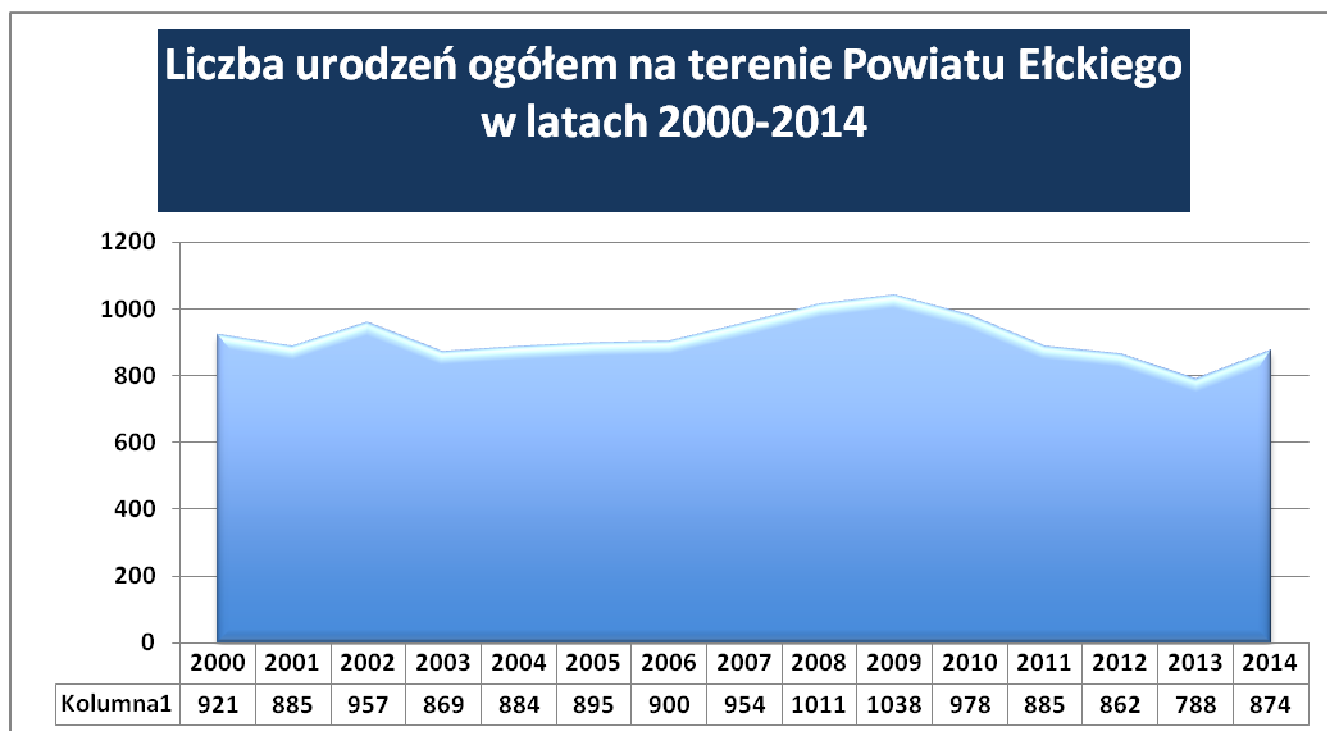
Jednym z czynników, które należy uwzględnić przy długoterminowej prognozie potrzeb transportowych jest ogólna liczba urodzeń na danym obszarze. Jak widać na poniższym wykresie największą ilość urodzeń notuje się w mieście Ełk, w 2014 roku zanotowano 533 urodzeń, co stanowiło to aż 61% wszystkich urodzeń w powiecie. Z kolei najmniejszy wskaźnik charakteryzuje gminę Stare Juchy (36 urodzeń).

Wykres 5. Liczba urodzeń w poszczególnych gminach w Powiecie Ełckim



Źródło: Bank Danych Lokalnych

Wykres 6. Liczba urodzeń na terenie powiatu ełckiego na przestrzeni lat 2000-2014



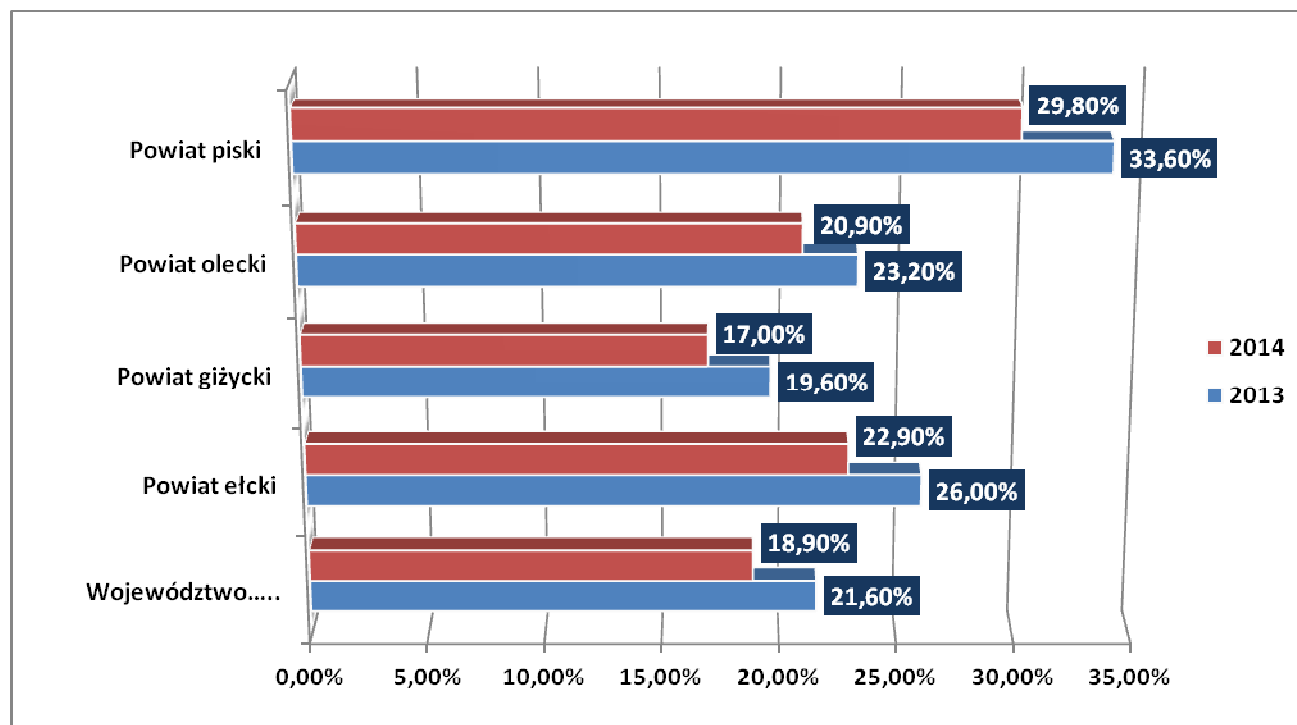
Analiza przewozów rynku publicznego musi uwzględniać tendencje w zakresie liczby urodzeń w powiecie. Największy spadek liczby urodzeń można zaobserwować na przełomie 2009 i 2013 roku, gdy liczba urodzeń spadła o 24%. Wśród czynników pozytywnych należy wyróżnić odwrócenie tego trendu spadkowego w 2014 roku. Z szacunków Głównego Urzędu Statystycznego wynika, iż taka tendencja będzie się utrzymywać.

DOCHODY LUDNOŚCI I BEZROBOCIE

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego przeciętne miesięczne wynagrodzenie w 2014 roku w powiecie ełckim wynosiło 3 164,08 zł brutto. Jest to mniej niż średnie wynagrodzenie w województwie, które wyniosło 33 86,96 zł. Pod tym względem powiat plasuje się na jedenastym miejscu spośród 21 powiatów w województwie warmińsko-mazurskim. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100) wyniosło 79%.

Powiat ełcki cechuje duża stopa bezrobocia, wynosząca 20,6% (stan na czerwiec 2015 roku). Jest to dokładnie dwa razy więcej od poziomu bezrobocia w kraju wynoszącego 10,3%. Dobrą informacją może być fakt, że w porównaniu z ubiegłym rokiem bezrobocie zmniejszyło się o 3,1 % i obecnie jest ono najniższe od 7 lat.

Wykres 7. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Powiecie Ełckim na tle powiatów sąsiednich



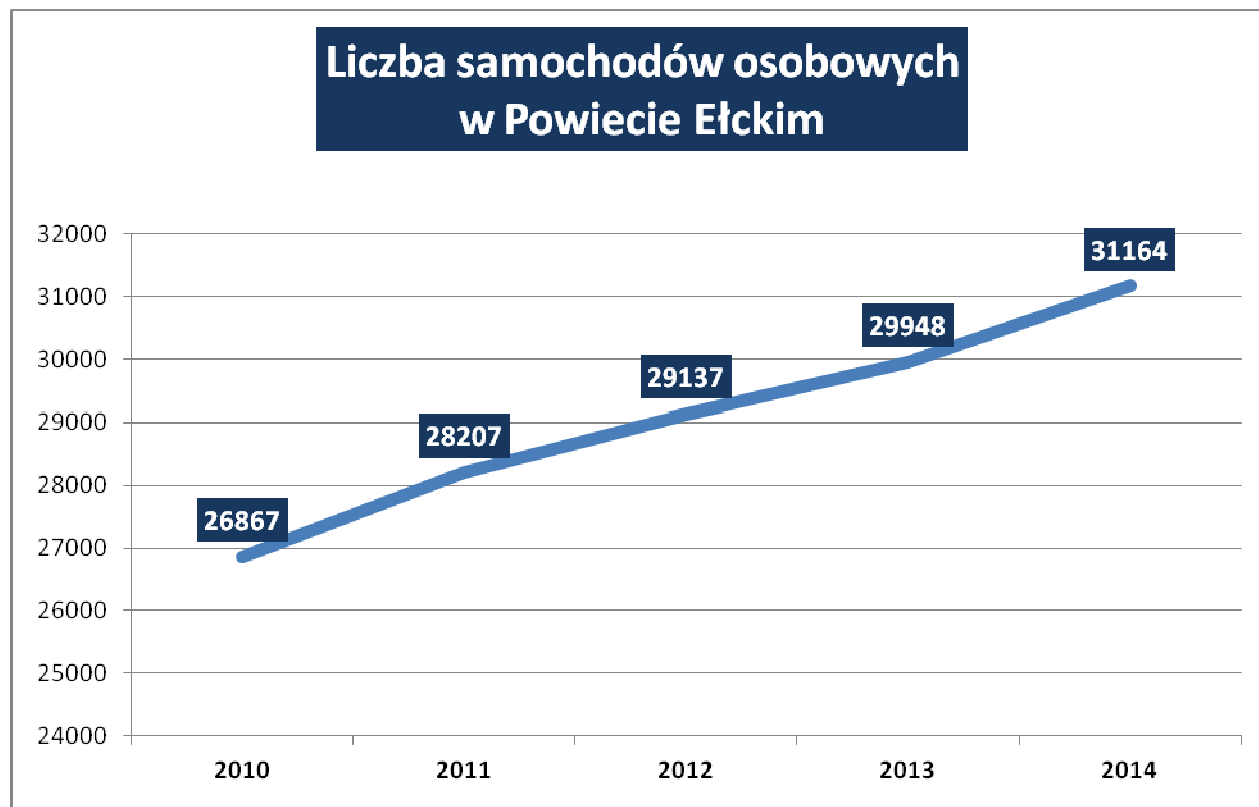
Na tle sąsiednich powiatów oraz całego województwa warmińsko-mazurskiego powiat ełcki plasuje się na przedostatnim miejscu w zestawieniu. Wyższą stopę bezrobocia ma jedynie Powiat Piski.

2.3. LICZBA POJAZDÓW W POWIECIE EŁCKIM

Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie Ełckim w 2014 roku wynosiła 31164, jest to wartość wyższa o 11,4% w porównaniu z 2010 rokiem kiedy liczba pojazdów wynosiła 26867. Celem planu transportowego jest m.in. poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego dlatego wzrastająca liczba samochodów osobowych stanowi duże wyzwanie.

Zwiększająca się liczba pojazdów ma również duży wpływ na stan nawierzchni dróg. Celem nadrzędnym jest jednak zapewnienie podstawowych połączeń komunikacyjnych dla mniej mobilnych mieszkańców.

Wykres 8. Liczba samochodów osobowych w Powiecie Ełckim



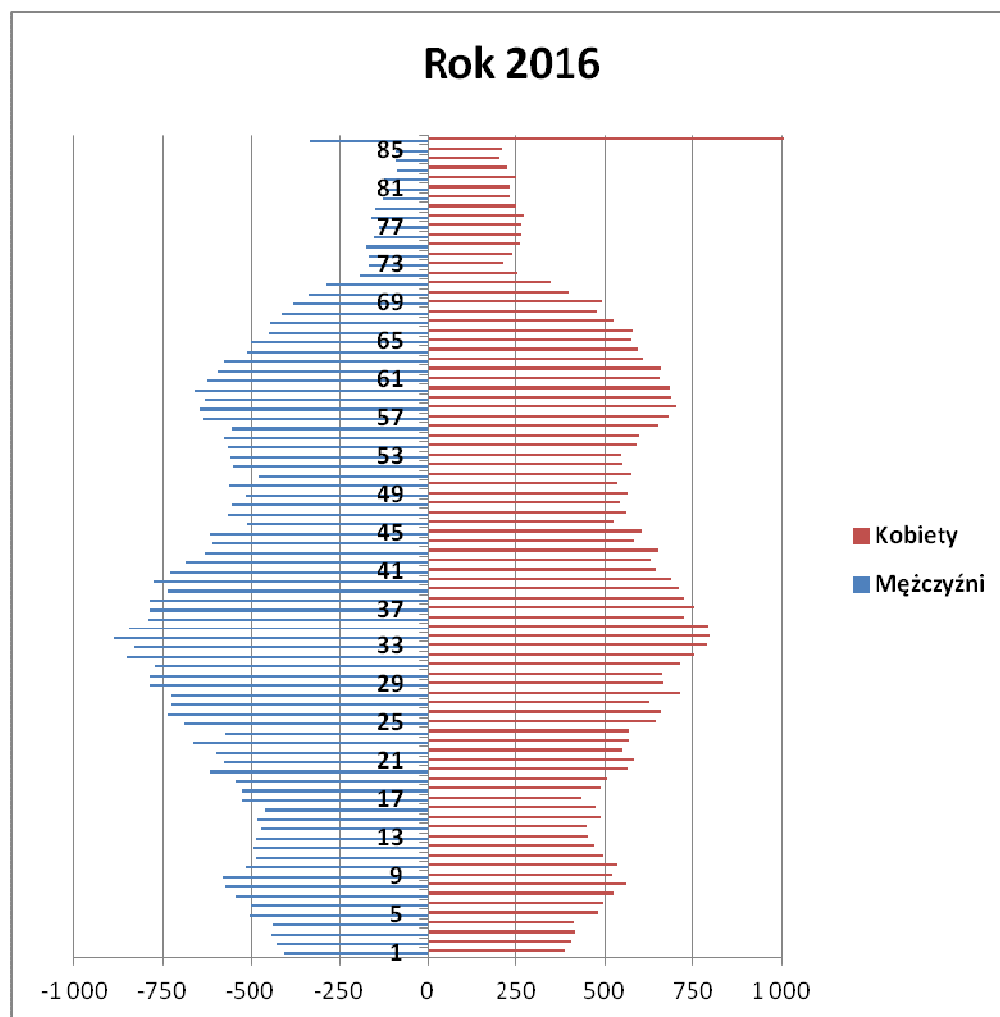
Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

2.4. PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU EŁCKIEGO

Istotne z punktu widzenia planowania rozwoju transportu publicznego są informacje na temat prognozowanej liczby ludności oraz jej struktury. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2026 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

Zgodnie z nimi liczba mieszkańców w 2016 roku wyniesie 89 781 osób. Ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 17 343 i będzie stanowić 19,3% wszystkich mieszkańców, natomiast ludność w wieku produkcyjnym będzie liczyć 58 623, co będzie stanowić 65,2% ogólnej liczby mieszkańców. Najmniejszą grupą będzie ludność w wieku poprodukcyjnym, która wyniesie 15,3% liczby wszystkich mieszkańców powiatu.

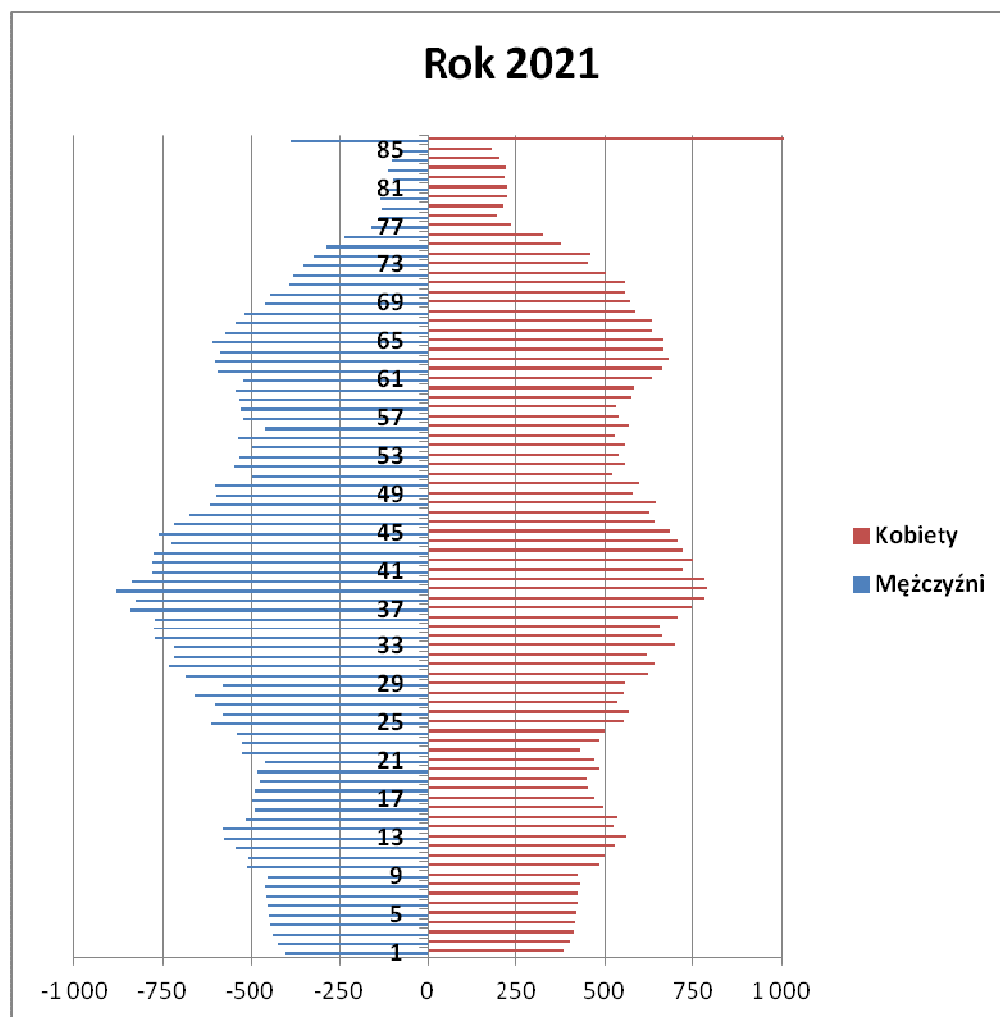
Wykres 9. Stan ludności wg wieku i płci (rok 2016)



Źródło: Opracowanie własne

Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2021 roku zwiększy się i będzie wynosić 90 172. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2016. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym spadnie o 2,1% i będzie wynosić 16 968, natomiast w wieku produkcyjnym liczba ta będzie wynosiła 57 749, co stanowi spadek o 1,4%. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym (15 455) wzrośnie o 11,8%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta.

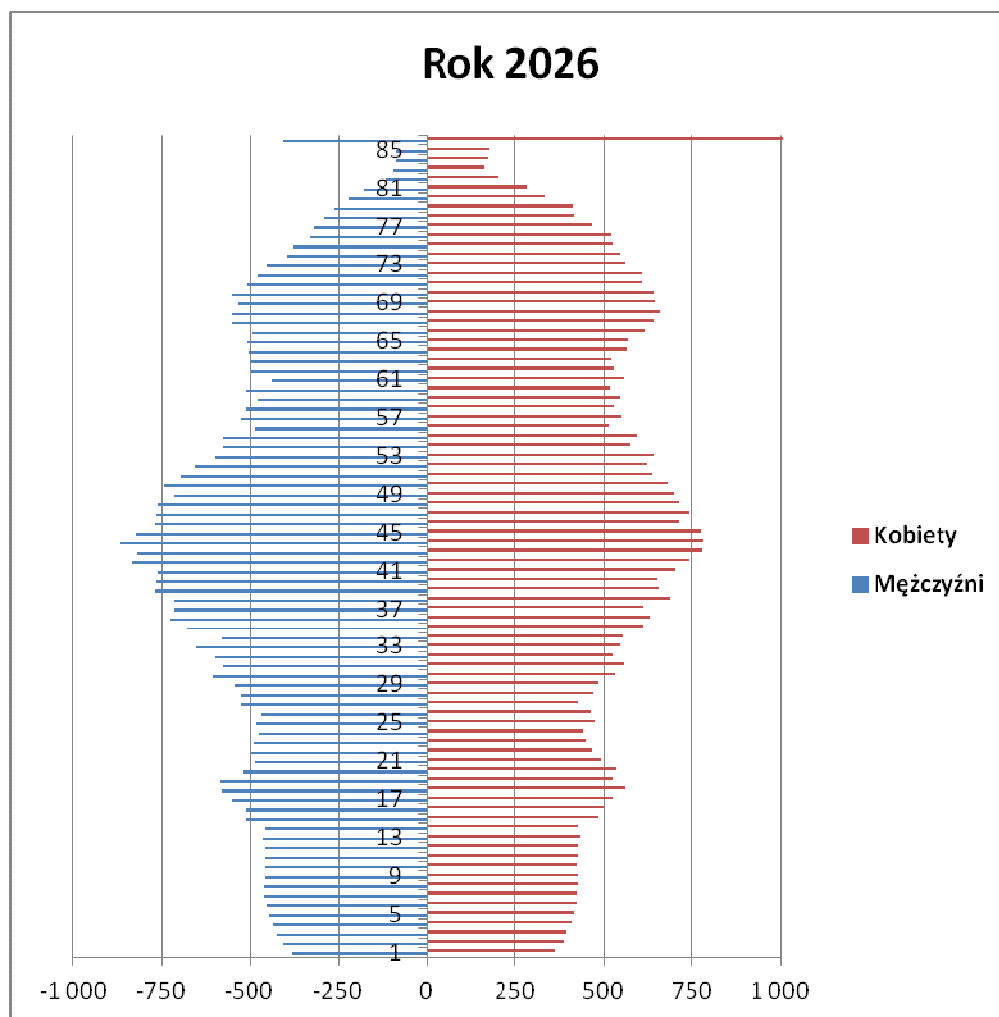
Wykres 10. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021)



Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z prognozami demograficznymi w 2026 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 90 361 mieszkańców. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 16 244, co stanowi spadek o 4,26% w porównaniu do roku 2021. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 56 612, co stanowi spadek o 2,14%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 17 505, co stanowi wzrost o 13,26%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

Wykres 11. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2026)



Źródło: Opracowanie własne

3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE EŁCKIM

3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE

Dobrze rozwinięty układ drogowy jest podstawowym czynnikiem decydującym o dostępności zewnętrznej i wewnętrznej powiatu.

Przez powiat przechodzą następujące drogi:

Droga krajowa nr 16 o długości ok. 395 km pomiędzy Dolną Grupą (droga krajowa nr 91), województwo kujawsko-pomorskie i granicą państwa z Litwą w Ogrodnikach, województwo podlaskie. Droga biegnie przez miejscowości Grudziądz, Łasin, Kisielice, Iława, Ostróda, Olsztyn, Barczewo, Biskupiec, Mrągowo, Mikołajki, Orzysz, Elk, Augustów.

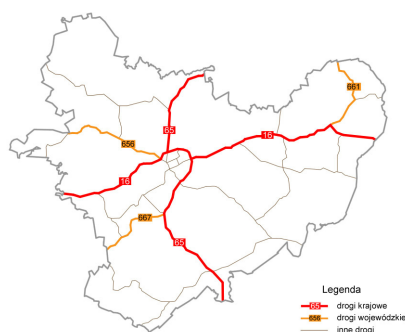
Droga krajowa nr 65 o długości ok. 224 km łącząca granicę państwa z Rosją koło miejscowości Gołdap, województwo warmińsko-mazurskie z granicą państwa z Białorusią w Bobrownikach, województwo podlaskie. Droga biegnie przez miejscowości Daniele, Olecko, Elk, Grajewo, Mońki, Knyszyn, Białystok, Gródek.

Droga wojewódzka nr 656 (DW656) – droga wojewódzka w województwie: warmińsko-mazurskim o długości 39 km, łącząca wieś Staświny z Elkiem.

Droga wojewódzka nr 661 (DW661) - droga wojewódzka o długości 14 km, łącząca DW 655 w miejscowości Cimochy z DK 16 w miejscowości Kalinowo.

Droga wojewódzka nr 667 (DW667) - droga wojewódzka o długości 27 km, łącząca DK 65 w Nowej Wsi Ełckiej z DK 58 w Białej Piskiej.

Mapa 3. Sieć dróg na terenie Powiatu Ełckiego



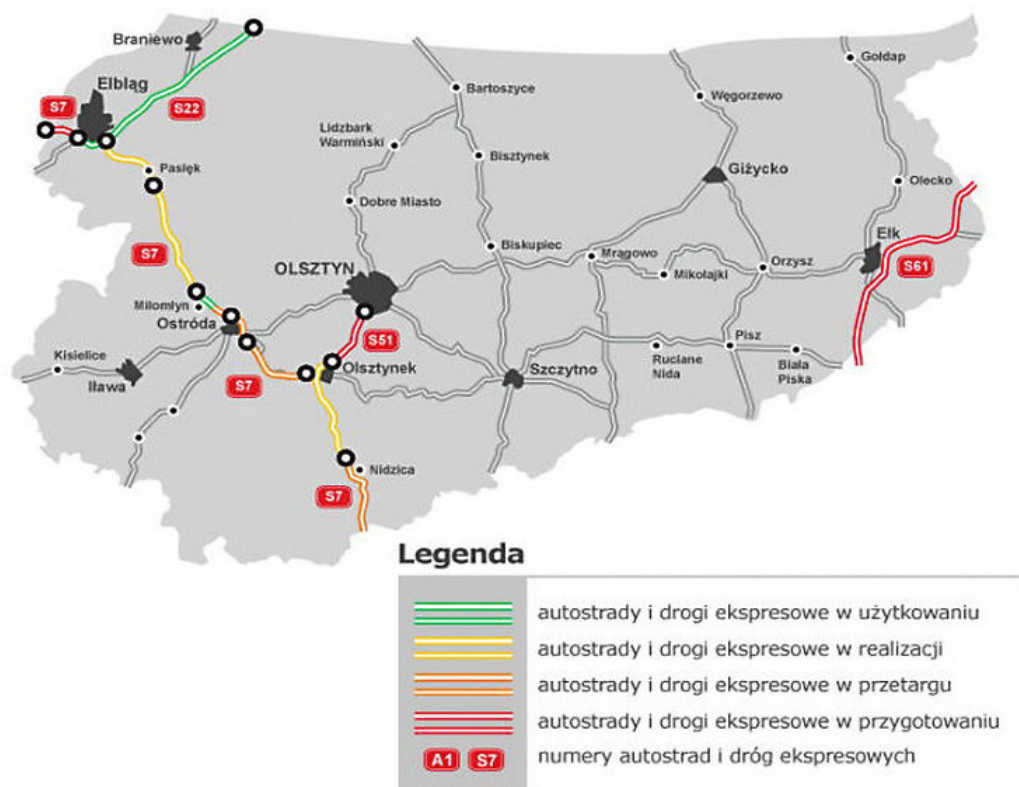
Źródło: Opracowanie własne

Poniższa mapa przedstawia stan budowy dróg szybkiego ruchu na terenie Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Jak wynika z danych przedstawionych przez GDDKiA, połowa z planowanych inwestycji została zakończona. Jedyną inwestycją realizowaną na terenie powiatu Ełckiego jest budowa drogi ekspresowej S61 Via Baltica Szczuczyn-Raczki. Z projektów które nadal są w fazie realizacji pozostały:

- budowa drogi ekspresowej S7 Koszwały- Kazimierzowo, obecnie na etapie przetargu

- budowa drogi ekspresowej S7 Ostróda Północ-Ostróda Południe, obecnie na etapie realizacji
- budowa drogi ekspresowej S7 Ostróda Południe-Olsztynek, obecnie na etapie realizacji
- budowa drogi ekspresowej S51 Olsztyn-Olsztynek, na etapie budowy
- budowa południowej obwodnicy Olsztyna, I część na etapie budowy, II część na etapie przetargu
- budowa drogi ekspresowej S7 Nidzica-granica województwa, na etapie budowy

Mapa 4. Stan budowy dróg na terenie województwa



Źródło: GDDKiA

DROGI KRAJOWE

Tabela 4. Wykaz dróg krajowych na terenie Powiatu Ełckiego

L.p.	Numer drogi-przebieg	Długość w km
1	Droga krajowa nr 16 Olsztyn – Ełk - Augustów	47,323
2	Droga krajowa nr 65 Gołdap – Olecko – Ełk - Białystok	36,692
Razem		84,015

DROGI WOJEWÓDZKIE

Tabela 5. Wykaz dróg wojewódzkich na terenie Powiatu Ełckiego

L.p.	Numer drogi-przebieg	Długość w km
1	Droga wojew. nr 656 Staświny – Zelki - Ełk	14,724
2	Droga wojew. nr.667 Nowa Wieś Ełcka – Biała Piska	10,138
3	Droga wojew. nr 661 Cimochoy - Kalinowo	11,354
Razem		36,216

DROGI POWIATOWE

Tabela 6. Wykaz dróg powiatowych na terenie Powiatu Ełckiego

L.p.	Numer drogi-przebieg	Długość w km
1	Dr. Nr 1678 N-dr.kraj. nr 58 (Biała Piska) – Dmusy – Rożyński Wielki – Taczki - Marchewki	12,832
2	Dr.nr 1680 N-drd. Kraj.58 – Skarżyn – Sokoły Jezioro – Marchewki - Prostki	12,980
3	Dr.nr 1714 N- Wydminy – Węzówka – Stare Juchy	6,465
4	Dr.nr 1740 N-dr.nr 1738 N – Jurkowo Węgorzewskie – Lipowo – Gawliki Wielkie – Stare Juchy	6,233
5	Dr.nr 1822 N- Sulejki – Krzywe – Rydzewo – do dr. kraj. nr.65	3,833
6	Dr.nr 1842 N – Romejki – Kijewo	2,000
7	Dr.nr 1844 N -Stare Juchy – Gorłówek - Połom	7,465
8	Dr.nr 1846 N – Stare Juchy – Zawady Ełckie - Gorłówek	9,667
9	Dr.nr 1848 N –Kałatki – Olszewo – dr. nr 1714 N	1,632
10	Dr.nr 1852 N – Zelki – Skomack Wielki – Rożyński – Bartosze do dr. kraj. nr 16	16,442
11	Dr.nr 1854 N – Skomack Wielki dr.woj. nr 656	3,778
12	Dr.nr 1856 N – Czerwinka – dr. nr 1859 N	0,846
13	Dr.nr 1857 N – dr.woj. nr 655 –Orłowo – Wronki – Połom – Straduny (dr. Kraj.nr 65)	8,125
14	Dr.nr 1858 N dr.nr 1859 n – Królowa Wola	1,504
15	Dr.nr 1859 N –dr. woj. Nr 655 (Pietrasze) – Stare Juchy – Bałamutowo - Woszcze-	20,834

	le	
16	Dr.nr 1860 N – Bałamutowo – Malinówka – do dr. nr 1857 N	5,178
18	Dr.nr 1862 N- Płociczno - Przykopka	4,967
19	Dr.nr 1864 N- dr.woj. nr 667 – Monety – Zdedy – Mostołty – Ełk	13,039
20	Dr. nr 1856 N – Skomack Wielki – Ogródek – Klusy (dr. kraj. nr 16)	2,228
21	Dr. nr 1866 N – Czyprki – Rożyńsk Wielki	3,399
24	Dr. nr 1872 N-Ełk –Wiśniowo Ełckie – Kopijki – dr. woj. (Rajgród)	18,977
25	Dr. nr 1874 N – Prostki – Długosze - Kopijki	9,633
26	Dr. nr 1876 N – Długosze – Dąbrowskie – Wiśniowo Ełckie	7,108
27	Dr. nr 1878 N – Sędki – Sypitki – Stacze – Borzymy – do dr. nr 1884 N	19,732
28	Dr. nr 1884 N – dr. kraj. nr 16 (Sędki) – Pisanica – Borzymy – gr.woj. Pomiany	17,651
29	Dr. nr 1886 N – Milewo – Turowo – gr.woj. (Chomontowo)	4,144
31	Dr. nr 1905 N – Gąski – Płociczno - Oracze	7,394
32	Dr. nr 1907 N – dr.1838 N (Kijewo) – Chełchy – dr. kraj. nr 16	7,787
33	Dr. nr 1909 N –Wieliczki – Kleszczewo- Wysokie – do dr. kraj. nr 16	3,524
34	Dr. nr 1913 N Wojnasy – Cimochoy – Dorsze – Kalinowo	8,997
35	Dr. nr 1915 N – droga przez wieś Gorło	1,665
36	Dr. nr 1917 N – Grabnik – Rożyńsk – dr. kraj. nr 16	9,945
37	Dr. nr 1919 N – Ruska Wieś – Mostołty – Suczki - Bajtkowo	6,789
38	Dr. nr 1921 N – dr. woj. Nr 667 (Rakowo Małe) – Rożyńsk Wielki – Guty Rożyńskie - Wojtele	10,095
39	Dr. nr 1923 N – dr. woj. Nr 667 (Rakowo Małe) - Taczki	5,042
40	Dr. nr 1925 N – Rękusy – Nowa Wieś Ełcka	7,418
41	Dr. nr 1927 N – Łaśniady - Bałamutowo	1,750
42	Dr. nr 1929 N – Sikory Jurskie – dr. nr 1860 N	0,904
43	Dr. nr 1931 N – Golubie – Golubka (dr.kraj. nr 16)	3,081
44	Dr. nr 1933 N – Wysokie (dr.kraj. nr 16) – Pisanica – Sypitki – Wiśniowo Ełckie – do dr. nr 1872 N	14,178
45	Dr. nr 1935 N –Laski Małe – Krzywe – dr. nr 1872 N	6,800
46	Dr. nr 1937 N – Romoty – Jędrzejki – Lisewo	5,524
47	Dr. nr 1939 N – Krzyżewo (dr. kraj. nr 16) – Borzymy - Lisewo	12,656
48	Dr. nr 1941 N – gr. woj. (Jankielówka) – Zocie- Milewo	5,270
49	Dr. nr 1942 N – Zelki – Stare Krzywe – Stare Juchy	5,490
50	Dr. nr 1943 N – dr. nr 1886 N – Prawdziska – dr. kraj. nr 16	6,509
51	Dr.nr 1945 N – Dorsze – Marcinowo- Kalinowo	7,212
52	Dr. nr 1949 N – Stare Krzywe - Płowce	0,530
Razem		359,252

3.2. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE

Gęstość linii kolejowych w województwie warmińsko-mazurskim należy do najniższych w Polsce. Wskaźnik gęstości linii kolejowych w województwie wynosi 5,5 na 100 km kwadratowych (wartość średnia dla całego kraju wynosi 6,5 km na 100 km² powierzchni ogólnej). Linie kolejowe znajdujące się na terenie województwa stanowią zaledwie 6% linii kolejowych w skali kraju. Duża część z nich została wyłączona z eksploatacji. Istotną rolę w funkcjonowaniu transportu kolejowego na obszarze powiatu odgrywa węzeł kolejowy Ełk.

Na teren Powiatu Ełckiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

Przewozy Regionalne

PKP Intercity

Na czynnych stacjach w powiecie zatrzymują się pociągi osobowe, uruchamiane przez Przewozy Regionalne na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego. Na stacji Ełk dochodzi także do zatrzymań pociągów przewoźnika PKP Intercity pod markami IC oraz TLK.

Linia kolejowa nr 38 - linia kolejowa łącząca stację Białystok ze stacją Bartoszyce. Pierwotnie linia kolejowa łączyła stację Białystok z przygraniczną stacją Głomno. Od początku XXI wieku ruch pasażerski odbywa się na trasie Białystok - Korsze, a ruch towarowy na odcinku Białystok - Bartoszyce.

Linia kolejowa nr 219 – niezelektryfikowana linia kolejowa łącząca Olsztyn z Ełkiem przez Szczytno, Ruciane-Nidę, Pisz. Położona na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, na obszarze Oddziału Regionalnego PKP PLK w Olsztynie.

Linia kolejowa nr 41 – łącząca stację Ełk ze stacją Gołdap, przechodząca przez stację Olecko. Obecnie odcinek Olecko-Gołdap jest całkowicie nieprzejezdny. Ruch pasażerski na odcinku Ełk-Olecko zakończył się z wprowadzeniem rozkładu jazdy 2012/2013.

Linia kolejowa nr 223 – linia kolejowa łącząca stację Czerwonka ze stacją Ełk. Przebiega przez Biskupiec Reszelski, Mrągowo, Mikołajki i Orzysz. Od 1 września 2009 odcinek Mrągowo – Ełk został zamknięty dla ruchu pasażerskiego. Obecnie linia jest całkowicie zamknięta dla ruchu pasażerskiego.

The map displays the 219 bus route in the Mazowiecki region. The route starts in Warszawa (Warsaw) and travels through various towns and cities, including Wydminy, Stare Juchy, Olsztyn, and Olsztyn. The route is marked with a blue line and yellow dots representing stops. Major cities and towns shown include Warszawa (Warsaw), Olsztyn, and various smaller towns like Wydminy, Stare Juchy, Olsztyn, and Olsztyn. The map also shows the Vistula River and the Mazowiecki region boundary.

Źródło: PKP PLK S.A.



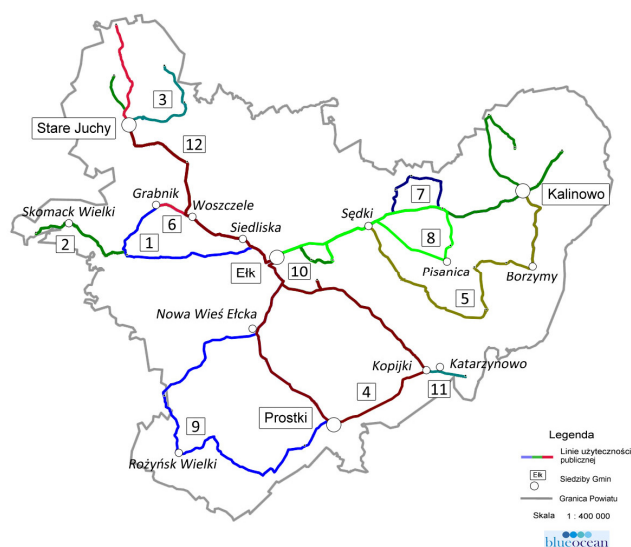
3.3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

Tabela 7. Połączenia wykonywane na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Ełckiego dla przewoźnika PKS w Suwałkach SA

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1	R.2805.01.92/1	Ełk	Siedliska, Chrzanowo, Woszczę, Grabnik II, Rogale, Rożyńsk, Guzki, Mołdzie, Judziki, Bartosze	Ełk	33	1	00:45	PKS w Suwałkach S.A.
2	R.2805.01.109/1	Ełk	Siedliska, Chrzanowo, Woszczę, Grabnik II, Grabnik, Grabnik II, Woszczę, Królowa Wola, Czerwona, Bałamutowo, Jeziorowskie, Liski, Stare Juchy, Gorło, Zawady Ełckie	Gorłowo	45	4	00:55	PKS w Suwałkach S.A.
3	0000113/1	Ełk	Mrozy Wielkie, Regielnica, Kałęczyny, Wiśniowo Ełckie, Kopijki, Długosze, Prostki, Ostykół, Niedźwiedzkie, Bobry, Zdunki, Nowa Wieś Ełcka, Barany	Ełk	50	11	01:12	PKS w Suwałkach S.A.
4	111	Ełk	Buczki, Sędk, Laski Wielkie, Łoje, Makosieje, Sypitki, Kucze, Stacze, Czyńcze, Pisanica I, Pisanica, Romanowo, Ryczywół, Borzymy, Dudki, Grądzkie Ełckie, Krzyżewo	Kalinowo	40	3	01:01	PKS w Suwałkach S.A.
5	R.2805.01.95/2	Ełk	Siedliska, Chrzanowo, Woszczę, Grabnik II, Grabnik, Grabnik II, Woszczę, Królowa Wola, Czerwona, Bałamutowo, Jeziorowskie, Liski, Stare Juchy, Szczecinowo	Dobra Wola	32	6	00:30	PKS w Suwałkach S.A.
6	R.2805.01.61/01	Ełk	Buczki, Sędk, Szczudły, Golubka, Wysokie, Kulesze, Skomętno Wielkie, Długie, Kalinowo, Krzyżewo, Grądzkie Ełckie, Dudki, Borzymy, Ryczywół, Romanowo, Pisanica, Czyńcze, Sypitki, Laski Małe, Sypitki, Makosieje, Łoje, Laski Wielkie, Sędk, Buczki	Ełk	67	5	01:26	PKS w Suwałkach S.A.
7	R.2805.01.62	Ełk	Buczki, Sędk, Laski Wielkie, Pisanica, Mazurowo, Wysokie, Golubka, Szczudły, Sędk, Buczki	Ełk	38	1	00:50	PKS w Suwałkach S.A.
8	112	Ełk	Barany, Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry, Niedźwiedzkie, Ostykół, Prostki, Krupin, Popowo, Sokółki, Górczyce, Marchewki, Dybówko, Taczki, Rożyńsk Wielki, Olszewo, Krzywińskie, Rakowo Małe, Kosinowo, Bajtkowo, Rostki Bajtkowskie, Nowa Wieś Ełcka, Barany	Ełk	61	2	01:36	PKS w Suwałkach S.A.
9	110	Marcinowo	Dorsze, Iwański, Piętki, Kalinowo, Milewo, Maże, Kalinowo, Długie, Skomętno Wielkie, Kulesze, Wysokie, Golubka, Szczudły, Sędk, Buczki	Ełk	43	3	00:55	PKS w Suwałkach S.A.

10	R.2805.01.87	Zawady	Krzywe, Kopijki, Wiśniowo Ełckie, Katarzynowo, Kałęczyny Kolonia, Kałęczyny, Regielnica, Mrozy Wielkie	Ełk	23	1	00:35	PKS w Suwałkach S.A.
11	R.2805.02.131	Stare Juchy	Liski, Jeziorowskie, Bałamutowa, Czerwonka, Królowa Wola, Woszczyle, Chrzanowo, Siedliska	Ełk	22	12	00:30	Lelo

Mapa 6. Powiatowa siatka komunikacyjna dla przewoźnika PKS w Suwałkach S.A.



Źródło: Opracowanie własne podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Ełckiego

4. OCENA POTRZEB PRZEWÓZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU EŁCKIEGO

Na podstawie wcześniej zaprezentowanych informacji dotyczących charakterystyki demograficznej, społecznej oraz gospodarczej powiatu można wskazać miejsca do których dojazd powinien być zagwarantowany i ocenić potrzeby przewozowe mieszkańców. Ponieważ przedmiotem niniejszego opracowania są przewozy powiatowe, dlatego analizie zostały poddane połączenia komunikacyjne, które przebiegają przez obszar przynajmniej dwóch gmin.

Na poniższej mapie wskazano granatowymi kropkami liczbę i lokalizację najważniejszych obiektów użyteczności publicznej na tle gęstości zaludnienia, które generują ruch na poziomie powiatu (generatory ruchu). Stanowią one główny cel podróży mieszkańców powiatu ełckiego. Poniższa mapa pokazuje, że największym generatorem ruchu jeśli chodzi o cel podróży jest miasto Ełk.

Mapa 7. Miejsca użyteczności publicznej w tle gęstości zaludnienia



Źródło: Opracowanie własne

Generatory ruchu są to najważniejsze obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch na poziomie powiatu. Stanowią one główny cel podróży mieszkańców powiatu ełckiego. W Ełku znajduje się największa liczba placówek o charakterze użyteczności publicznej, do których dostęp zależy w dużej mierze od dobrze zorganizowanego transportu publicznego. Dlatego najistotniejsze jest połączenie wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu z miastem Ełk, ponieważ to na jego terenie jak już wspomniano na początku znajduje się największa liczba obiektów użyteczności publicznej oraz szkół.

Ze względu na częsty charakter podróży czyli miejsce zamieszkania - miejsce nauki bądź miejsce pracy oraz w relacji odwrotnej, czyli miejsce nauki bądź miejsce pracy - miejsce zamieszkania potrzeby komunikacyjne mieszkańców różnią się w zależności od pory i dnia tygodnia. W dni robocze (poniedziałek-piątek) występuje większe natężenie liczby podróżnych na poszczególnych trasach związane z koniecznością dotarcia do pracy bądź szkoły i na odwrót. Tą samą zależność można przypisać częstotliwości podróżowania ze względu na porę dnia. Większe natężenie ludzi podróżujących można zaobserwować w godzinach szczytu porannego 7:00-9:00 oraz w godzinach szczytu popołudniowego 15:00-17:00.

Wykaz najważniejszych obiektów użyteczności publicznej:

Starostwo Powiatowe w Ełku,	Zespół Szkół Mechaniczno – Elektrycznych,
Urząd Miasta w Ełku,	Zespół Szkół Samorządowych w Ełku,
Urząd Gminy w Ełku,	Centrum Kształcenia Praktycznego i Ustawicznego w Ełku,
Urząd Gminy w Kalinowie,	Międzyszkolny Ośrodek Sportowy,
Urząd Gminy w Prostkach,	Bursa Szkolna w Ełku,
Urząd Gminy w Starych Juchach,	Poradnia Psychologiczno-Pedagogiczna w Ełku,
Urząd Marszałkowski. Biuro Regionalne w Ełku,	Mazurski Ośrodek Doskonalenia Nauczycieli w Ełku,
Urząd Skarbowy w Ełku,	Państwowa Szkoła Muzyczna w Ełku,
ZUS Inspektorat w Ełku,	Szkoła Policealna w Ełku,
108 Szpital Wojskowy z Przychodnią w Ełku,	Wydział Studiów Technicznych i Społecznych w Ełku Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie,
Szpital "Pro-Medica" w Ełku Sp. z o.o.,	Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku Filia w Ełku,
Powiatowy Urząd Pracy,	Ełckie Centrum Kultury,
Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie,	Dom Pomocy Społecznej w Nowej Wsi Ełckiej,
Komenda Powiatowa Policji,	Sąd Rejonowy w Ełku,
I Liceum Ogólnokształcące im. Stefana Żeromskiego,	Prokuratura Rejonowa w Ełku.
Zespół Szkół nr 1 im. Jędrzeja Śniadeckiego,	
Zespół Szkół nr 2 im. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego,	
Zespół Szkół nr 5 im. Karola Brzostowskiego,	
Zespół Szkół nr 6 im. Macieja Rataja,	

4.1. OCENA JAKOŚCI USŁUG PRZEWOZOWYCH NA PODSTAWIE ANALIZY BADAŃ ANKIETOWYCH

OBSZAR BADANIA I NARZĘDZIA BADAWCZE

Badania ankietowe przeprowadzane były na terenie Powiatu Elckiego w październiku 2015 roku. Wykonawca w porozumieniu z Zamawiającym wykonał badania w następujących miejscach:

- zakłady pracy
- szkoły ponadgimnazjalne

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Powiatu Elckiego:

- Jakimi środkami transportu najczęściej Pan/Pani podróżuje?
- Dlaczego najczęściej wybiera Pan/Pani ten środek transportu do podróży?
- Jak często podróżuje Pan/Pani komunikacją zbiorową?
- W jakich godzinach korzysta Pan/Pani najczęściej z przejazdów autobusami komunikacji publicznej?
- Jaki jest najczęstszy powód Pana/Pani podróży komunikacją zbiorową?
- Iloma środkami komunikacji publicznej musi Pan/Pani dojeżdżać z domu do pracy/szkoły?
- Na jakim przystanku Pan/Pani zwykle wsiada/wysiada?

Narzędzie badawcze składało się również z pytań o oczekiwania i preferencje podróżnych. Miały one charakter zamknięty. Ankietowani, przy użyciu prostej pięciostopniowej skali ocen (od 1 do 5) wyrażali swój poziom oczekiwań oraz oceniali jakość wykonywanych usług w odniesieniu do 11 cech lokalnego transportu zbiorowego w Powiecie Elckim, a tym samym wskazali, który z postulatów przewozowych jest najważniejszy, a który najmniej znaczący.

Ocenie pasażerów poddano niżej wymienione postulaty przewozowe, będące jednocześnie kryteriami jakości usług przewozowych.

Tabela 8. Zestawienie cech usług przewozu

Lp.	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
1.	Punktualność kursowania pojazdów		
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów		
3.	Bezpieczeństwo podróży		
4.	Warunki podróżowania		
5.	Warunki oczekiwania na przystankach		
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej		
7.	Cena biletu		

Lp.	Cecha usługi przewozu	Poziom oczekiwań	Ocena jakości usług
8.	Bezpośredniość połączenia		
9.	Kultura kierujących		
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)		
11.	Kontrola biletowa		

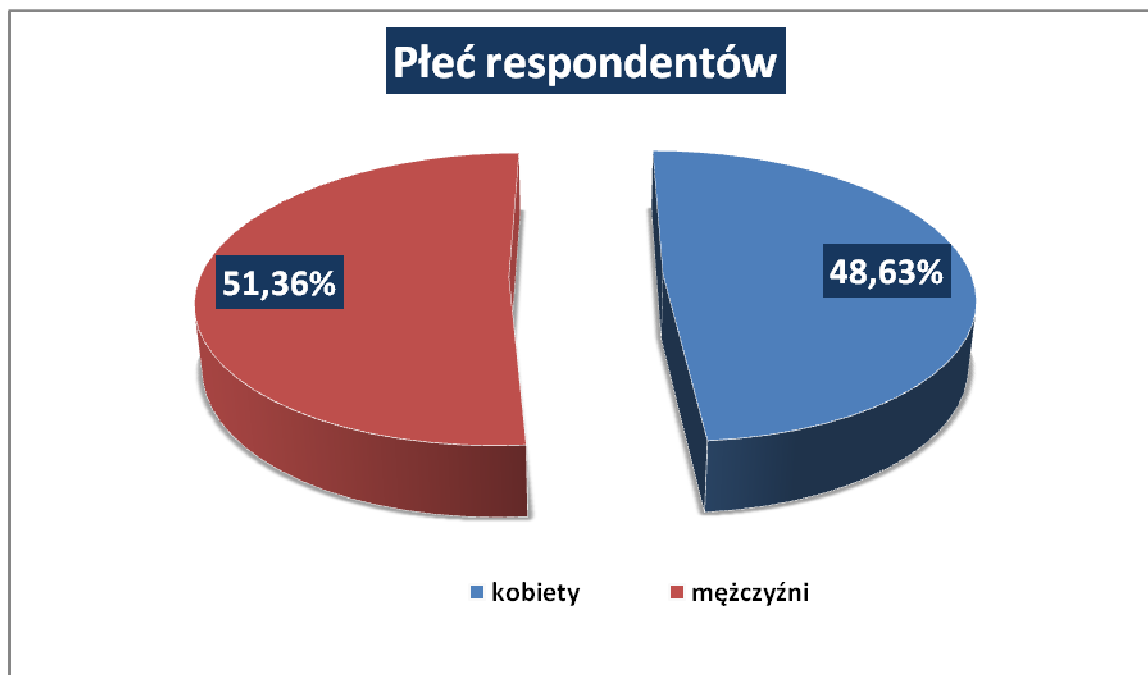
Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie, natomiast ocena „1” oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

Konstrukcja kwestionariusza zawierająca metryczkę umożliwia przedstawienie respondentów ze względu na płeć, wiek, status zawodowy, wykształcenie. Poniżej przedstawione są statystyki charakteryzujące próbę statystyczną pasażerów.

PŁEĆ RESPONDENTÓW

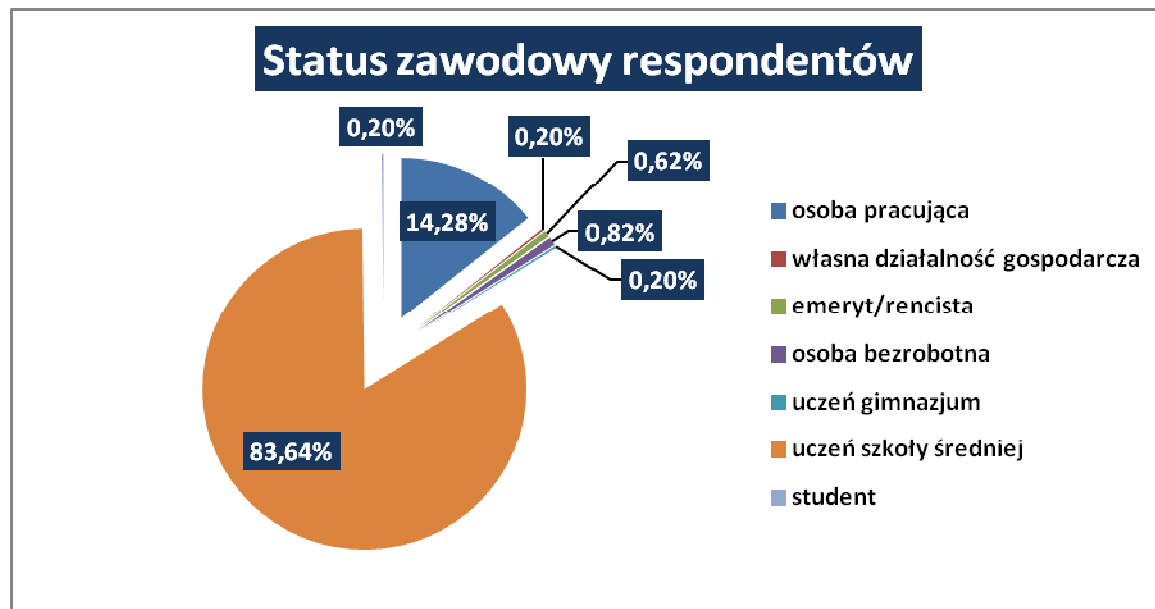
Wykres 12. Płeć respondentów



Profil płci respondentów nie do końca odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. (kobiety - 50,82%, mężczyźni - 49,17%, stan na koniec 2014 r.).

STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW

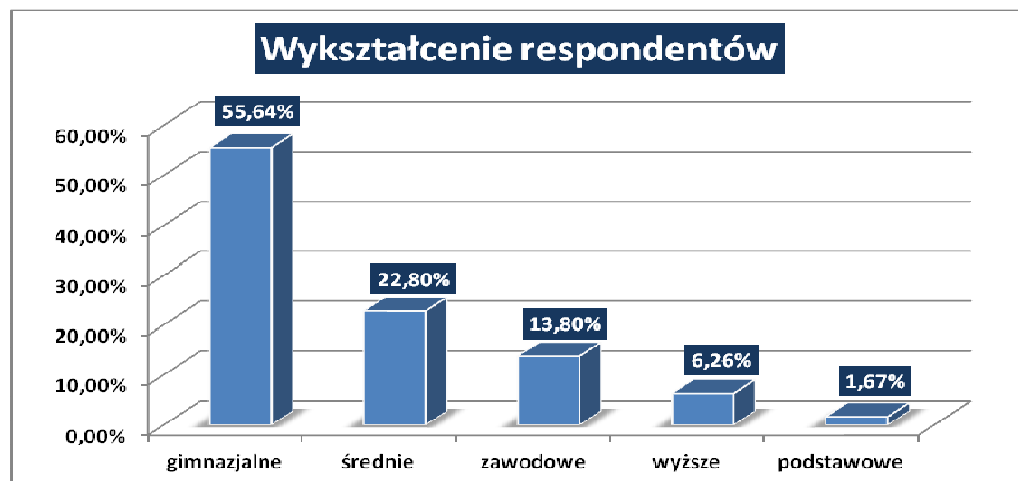
Wykres 13. Status zawodowy respondentów



Wśród badanych w znacznym stopniu dominują uczniowie szkół średnich (83,64%) oraz osoby pracujące, które stanowią drugą największą grupę badanych (14,28%). Marginalny jest odsetek pozostałych grup zawodowych: osób bezrobotnych, emerytów i rencistów, uczniów gimnazjów, studentów oraz osób prowadzących własną działalność gospodarczą. Stanowią oni niewiele ponad 2 proc. wszystkich osób biorących udział w badaniu.

WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW

Wykres 14. Wykształcenie respondentów



Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym. Deklaruje je 55,64 proc. ankietowanych, co wynika z nad reprezentacji liczby uczniów w całym badaniu. Osoby z wykształceniem średnim i zawodowym stanowią odpowiednio 22,80 proc. oraz 13,80 proc. Odsetek respondentów z wykształceniem wyższym oraz podstawowym jest najmniejszy. Osoby deklarujące jedno z nich stanowią niespełna 8 proc. wszystkich przebadanych.

MIEJSCE ZAMIESZKANIA RESPONDENTÓW (WEDŁUG GMIN)

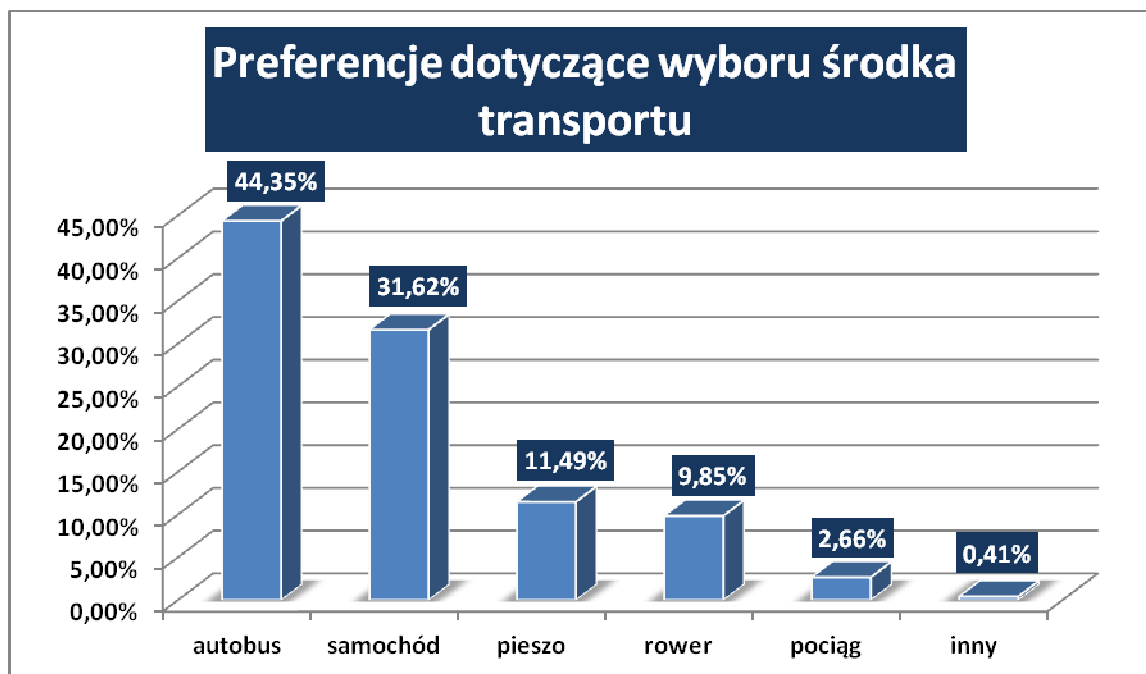
Zdecydowana większość bo blisko 3/4 ankietowanych deklaruje zamieszkanie na terenie miasta Ełk. Wyraźnie mniej wskazań uzyskały odpowiedzi „Prostki” oraz „Kalinowo”, odsetek osób, które mieszkają na obszarze tych gmin charakteryzuje się zbliżonym wynikiem tj. odpowiednio 6,77 proc. oraz 6,35 proc.

Tabela 9. Miejsce zamieszkania respondentów

L.p.	Miejsce zamieszkania	liczba wskazań (proc.)
1	Ełk	74,78%
2	Prostki	6,77%
3	Kalinowo	6,35%
4	Stare Juchy	2,33%
5	Grajewo	2,11%
6	Olecko	2,11%
7	Orzysz	2,11%
8	Gołdap	0,63%
9	Bargłów Kościelny	0,42%
10	Miłki	0,42%
11	Biała Piska	0,21%
12	Dubieninki	0,21%
13	Grójec	0,21%
14	Kowale Oleckie	0,21%
15	Piska	0,21%
16	Rajgród	0,21%
17	Sztabin	0,21%
18	Wieliczki	0,21%
19	Wydmyny	0,21%

WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Wykres 15. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



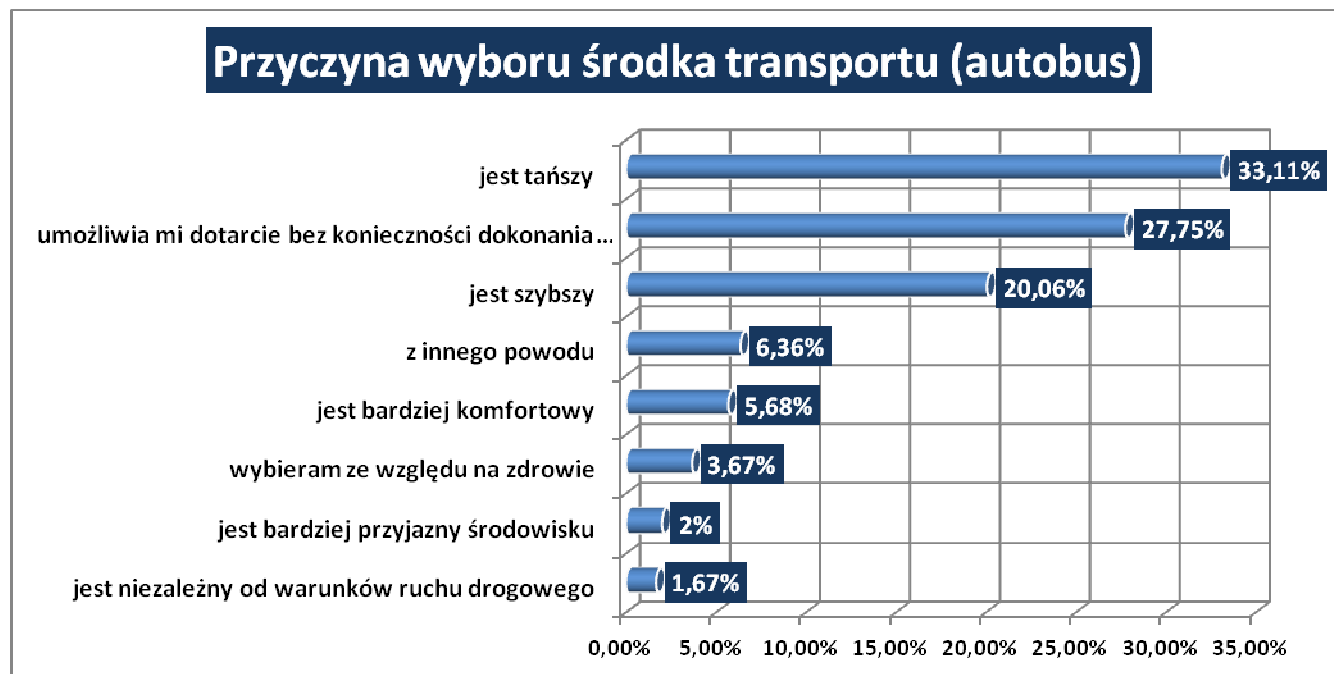
Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się autobus. Wskaźnik ten osiąga wysoki poziom 44,35 proc. przy 31,62 proc. wskazań dla samochodu. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w konkurencyjnej ofercie przewozowej przewoźników funkcjonujących na terenie Powiatu Ełckiego. Nadspodziewanie wielu respondentów decyduje się na podróż pieszo (11,49 proc.).

Co dziesiąty respondent jako główny środek transportu wskazał rower, świadczyć to może m.in. o skuteczności inwestycji władz lokalnych w ścieżki rowerowe, jak również działań propagujących wybór tego rodzaju transportu w codziennych podróżach respondentów.

Stosunkowo najrzadziej wybieranym środkiem transportu okazał się pociąg, na który wskazało jedynie 2,66 proc. osób biorących udział w badaniu. Przyczyn takiego stanu można upatrywać w niezbyt szerokiej siatce połączeń kolejowych, do których mieszkańcy powiatu ełckiego mają dostęp na wybranych stacjach i przystankach kolejowych.

PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (AUTOBUS)

Wykres 16. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)

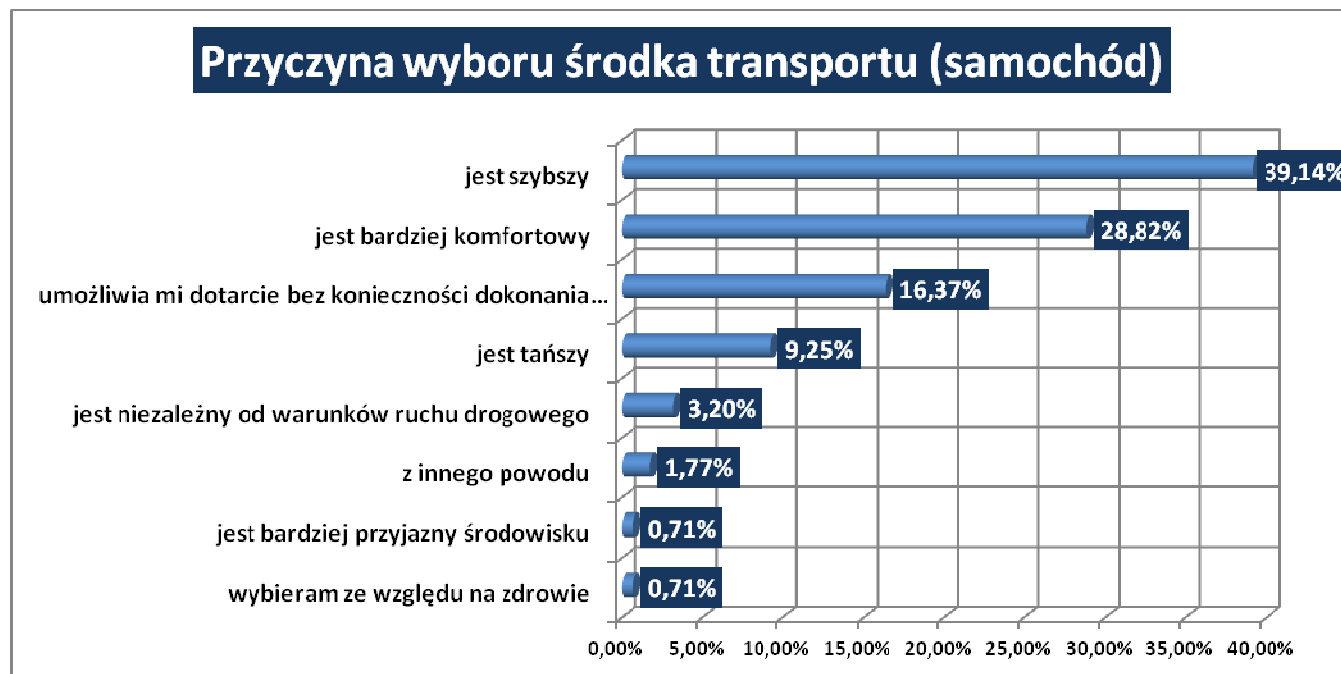


Respondenci wskazujący autobus jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego przede wszystkim ze względu na to, że jest tańszy. Takie wskazanie zadeklarowało blisko 33 proc. respondentów. Dla więcej niż co trzeciej osoby autobus umożliwia dotarcie na miejsce bez konieczności przesiadki. Blisko 20 proc. badanych uważa ten środek transportu w ich przypadku za szybszy wobec pozostałych. 6,36 proc. osób decydowało się na podróż z innych powodów, niż wymienione w kwestionariuszu badań ankietowych. Najczęściej wskazywali oni na brak innej możliwości.

Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD)

Wykres 17. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)

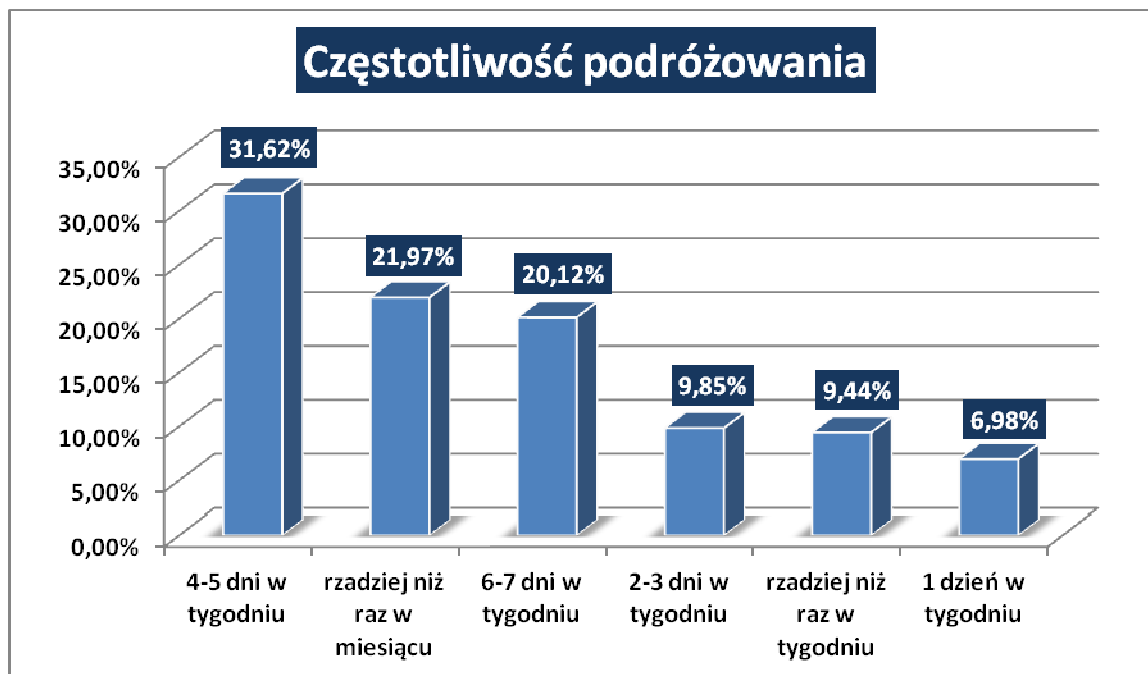


Respondenci wskazujący samochód jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (39,14%). Dla ponad co trzeciej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie, które zapewniało im większy komfort. 16,37 proc. uważa samochód za środek transportu, który umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności przesiadki. Z kolei w przypadku 9,25 proc. respondentów wybór samochodu okazywał się być rozwiązaniem tańszym niż np. autobus.

Niewielki wynik osiągnięto dla wskazania „jest niezależny od warunków ruchu drogowego” (1,77 proc.). Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA

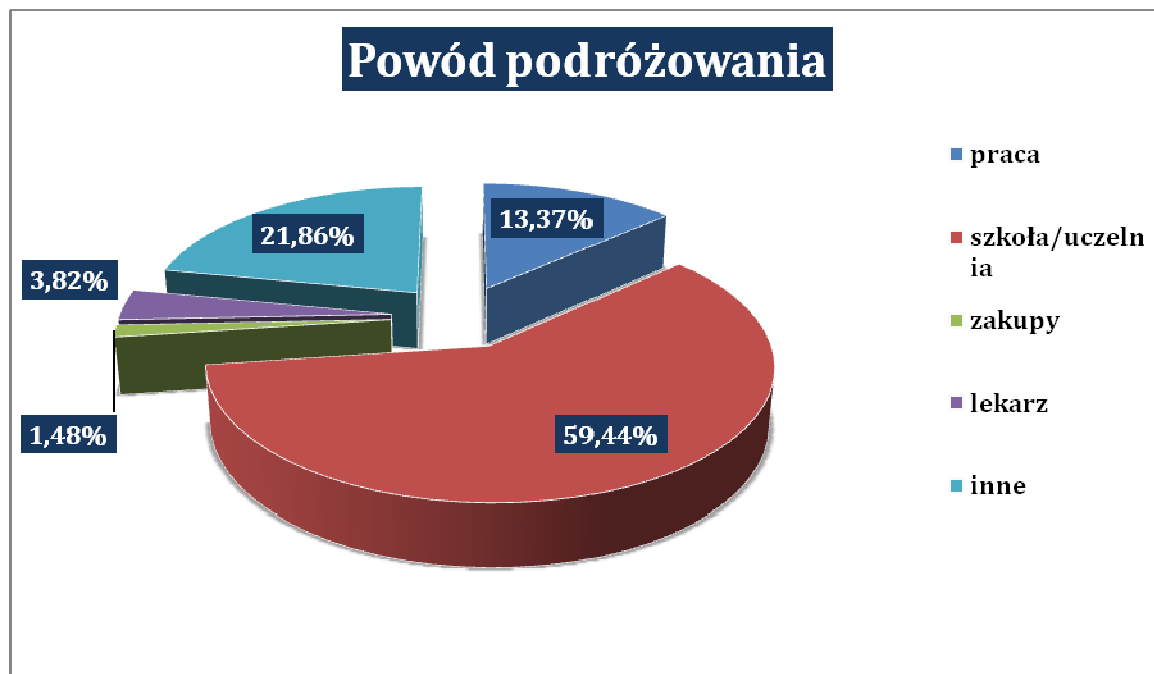
Wykres 18. Częstotliwość podróżowania



Z przeprowadzonych badań wynika, że 31,62 proc. ankietowanych korzysta z transportu publicznego 4-5 dni w tygodniu. Z kolei ponad co czwarta osoba deklarowała, że korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w miesiącu (21,97 proc.). 20,12 proc. ankietowanych podaje, że korzysta z niego 6-7 dni w tygodniu, a 9,85 proc. 2-3 dni w tygodniu. Zbliżona liczba osób korzysta z komunikacji publicznej rzadziej niż raz w tygodniu (9,44 proc.).

POWÓD PODRÓŻOWANIA

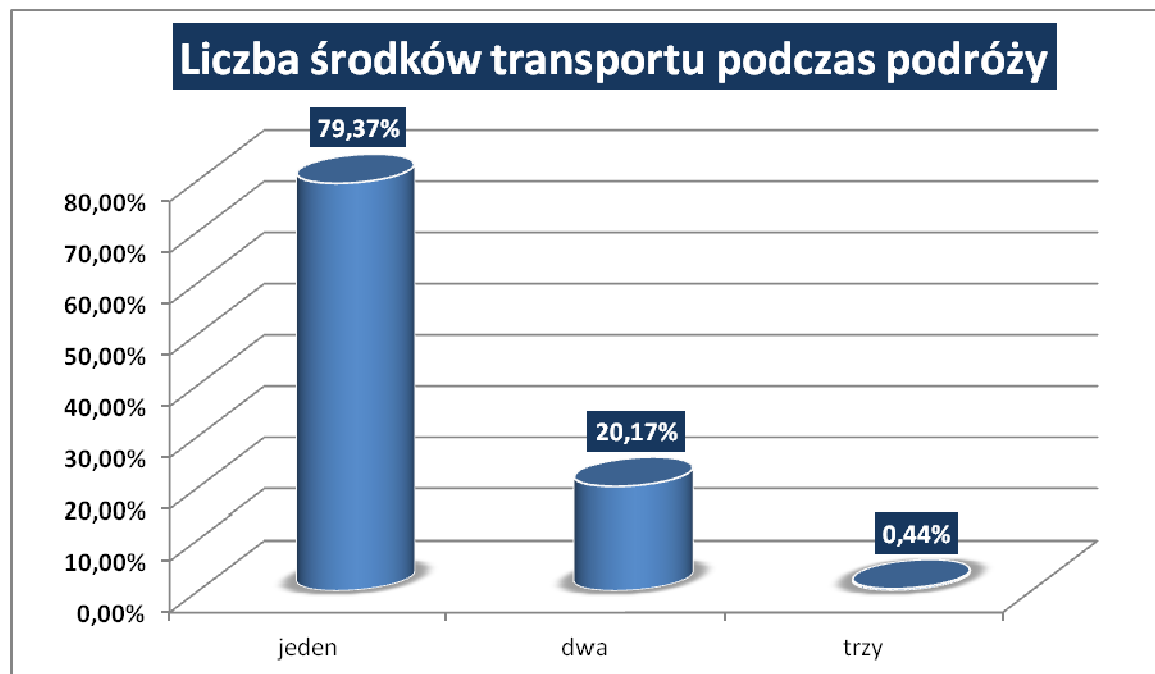
Wykres 19. Powód podróży



Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wykres 20. Liczba środków transportu podczas podróży



Wśród respondentów ponad 79 % korzysta z jednego środka transportu. Jedna na pięć osób zapytanych o zwyczaj podróżywania odpowiedziała że przesiada się raz. Jedynie 0,44% respondentów biorących udział w badaniu musi przesiadać się dwukrotnie.

PREFERENCJE PASAŻERÓW

Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

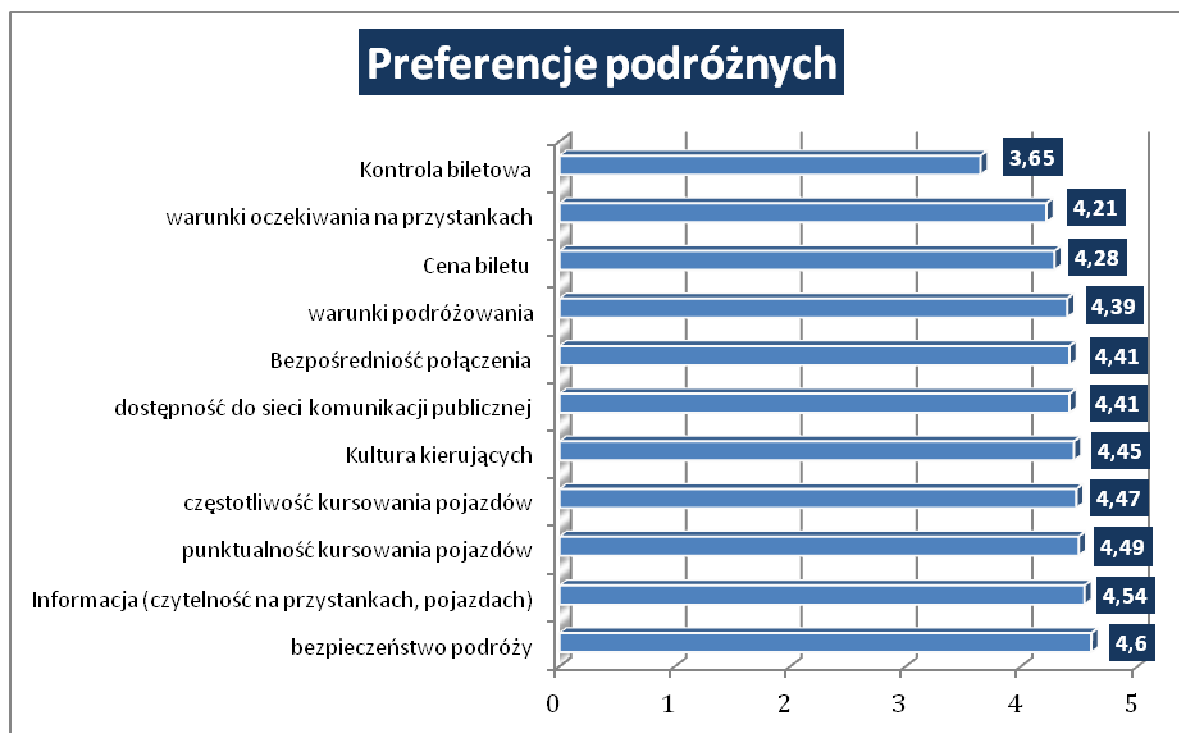
Tabela 10. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

1	punktualność kursowania pojazdów	4,49
2	częstotliwość kursowania pojazdów	4,47
3	bezpieczeństwo podróży	4,6
4	warunki podróżowania	4,39
5	warunki oczekiwania na przystankach	4,21

6	dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,41
7	cena biletu	4,28
8	Bezpośredniość połączenia	4,41
9	Kultura kierujących	4,45
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,54
11	Kontrola biletowa	3,65

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,60) oraz informację (4,54) natomiast za najmniej istotną uznali warunki oczekiwania na przystankach (4,21) oraz kontrolę biletową (3,65).

Wykres 21. Preferencje podróżnych



OCENA JAKOŚCI USŁUG

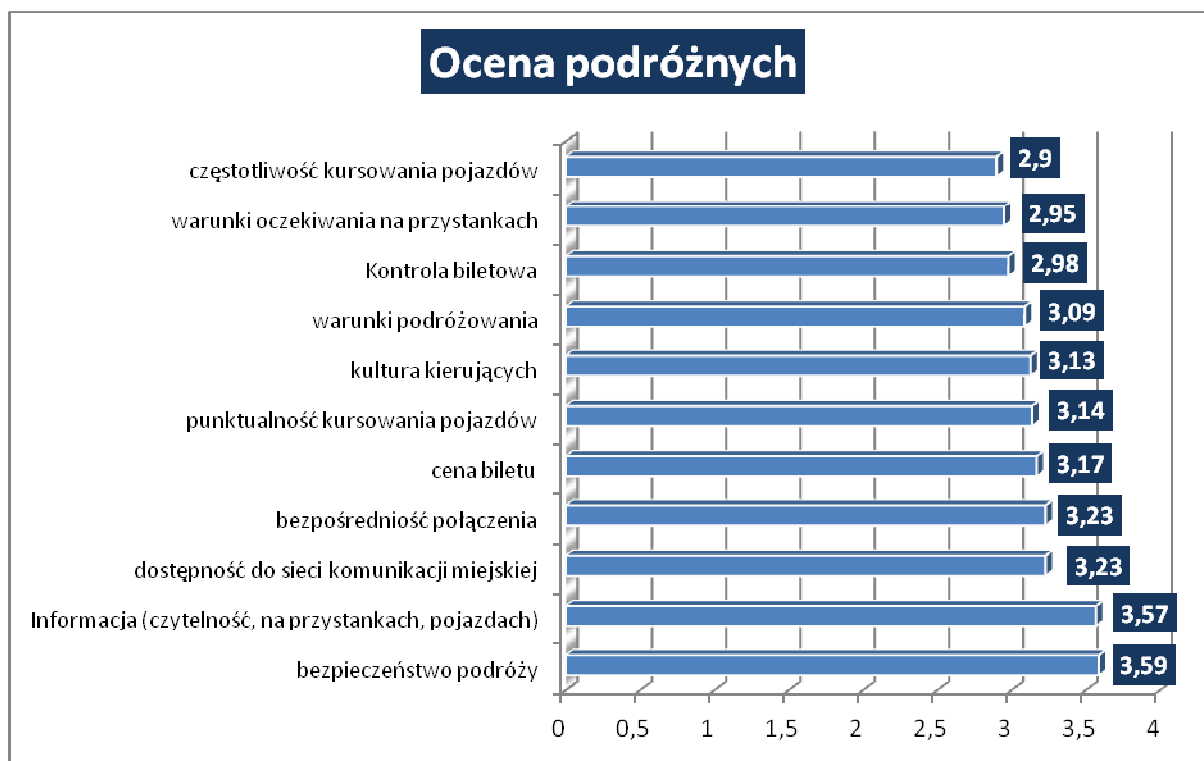
Respondenci wyrazili także swój stopień satysfakcji ze świadczonych usług przewozowych w Powiecie Elckim.

Tabela 11. Ocena jakości usług

L.p.	Cecha usługi przewozu	Ocena
1	punktualność kursowania pojazdów	4,49
2	częstotliwość kursowania pojazdów	4,47
3	bezpieczeństwo podróży	4,6
4	warunki podróżowania	4,39
5	warunki oczekiwania na przystankach	4,21
6	dostępność do sieci komunikacji publicznej	4,41
7	Cena biletu	4,28
8	Bezpośredniość połączenia	4,41
9	Kultura kierujących	4,45
10	Informacja (czytelność na przystankach, pojazdach)	4,54
11	Kontrola biletowa	3,65

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili bezpieczeństwo podróży (3,59) oraz informację na przystankach/pojazdach (3,57). Stosunkowo najniżej zostały ocenione warunki oczekiwania na przystankach (2,95) oraz częstotliwość kursowania pojazdów (2,9)

Wykres 22. Ocena jakości usług



4.2. CHARAKTERYSTYKA TABORU

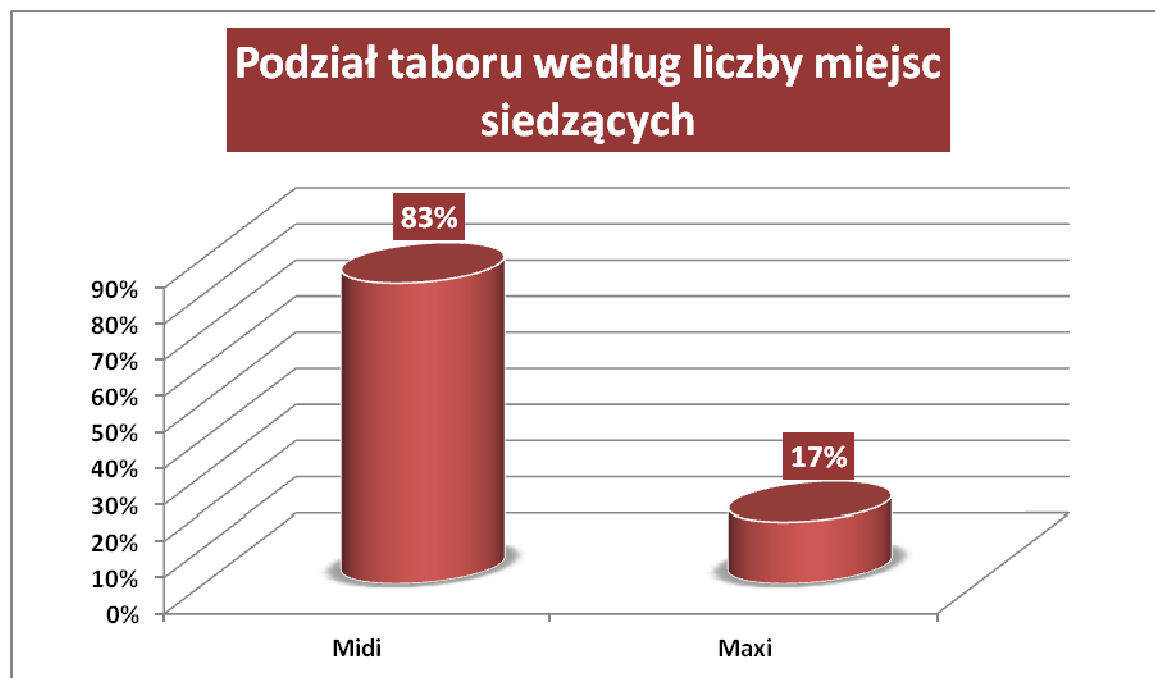
Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez przewoźników wykonujących regularne przewozy drogowe osób na terenie Powiatu Ełckiego pozwala wskazać aktualną podaż miejsc stojących i siedzących oraz wiek pojazdu w rozbiciu na każdą jednostkę taborową.

Na obszarze Powiatu Ełckiego największym przewoźnikiem działającym na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Ełckiego jest PKS w Suwałkach S.A. Przewoźnik posiada obecnie 23 jednostki taboru przystosowanego do przewozu osób.

Tabela 12. Wykaz taboru przewoźnika PKS w Suwałkach S.A.

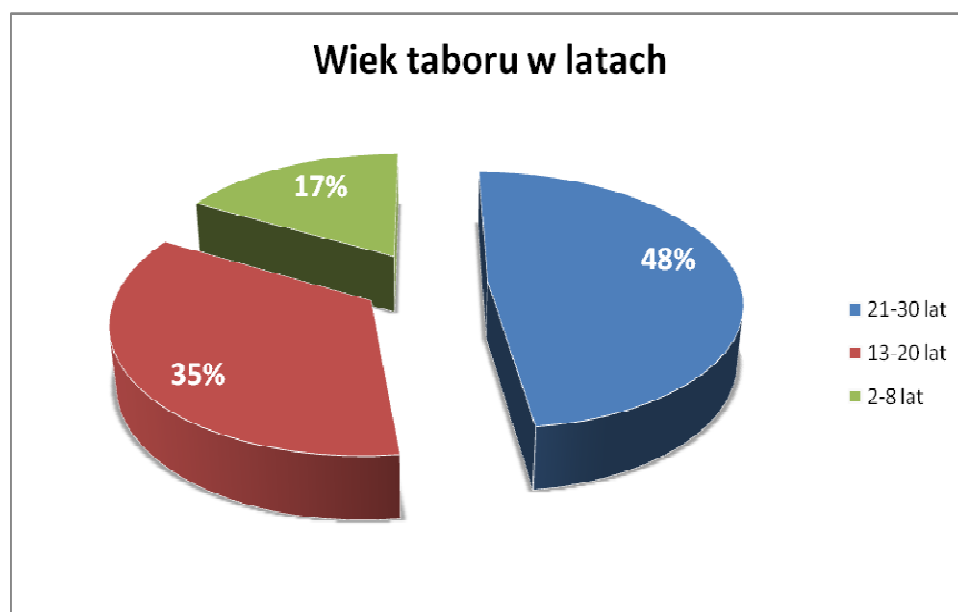
L.p.	Marka	Model	Wiek	Liczba miejsc	Poj. cm3
1	A-san	H9-21	30	40	6540
2	A-san	H9-20	28	42	6540
3	A-san	H9-21	25	40	6540
4	A-san	H9-21	27	40	6540
5	A-san	H9-21	28	40	6540
6	A-san	H9-21	28	40	6540
7	A-san	H9-21	27	40	6540
8	A-san	H9-21	25	40	6540
9	A-san	H9-21	25	40	6540
10	A-san	H9-21	21	40	6540
11	A-san	H9-21.41	14	40	6540
12	A-san	H10-10	21	42	6474
13	A-san	H10-10	19	44	6474
14	A-san	H10-10	17	44	6474
15	A-san	H10-10t	15	44	6532
16	A-san	H10-12.16	17	49	11097
17	A-san	A10-12T	18	47	9500
18	A-SAN	a10-10T	14	42	6174
19	A-san	A1010T	13	44	6174
20	i-BUS	Crossway	8	55	5880
21	ISUZU	Turquoise	3	32	5193
22	ISUZU	Turquoise	2	32	5193
23	MERC.	intouro	8	54	7200

Wykres 23. Podział taboru według liczby miejsc



Analiza taboru PKS w Suwałkach SA pokazuje, że przewoźnik posiada w zdecydowanej większości tabor klasy midi tj. liczący od 32 do 44 miejsc. Udział taboru o dużej pojemności tj. od 47 do 55 miejsc to zaledwie 17%. Przewoźnik nie posiada taboru w swojej ofercie taboru klasy mini. Dlatego też należało by zwiększyć udział taboru klasy mini w celu optymalizacji opłacalności kursów – tak, aby autobusy przewoźnika jeździły pełne.

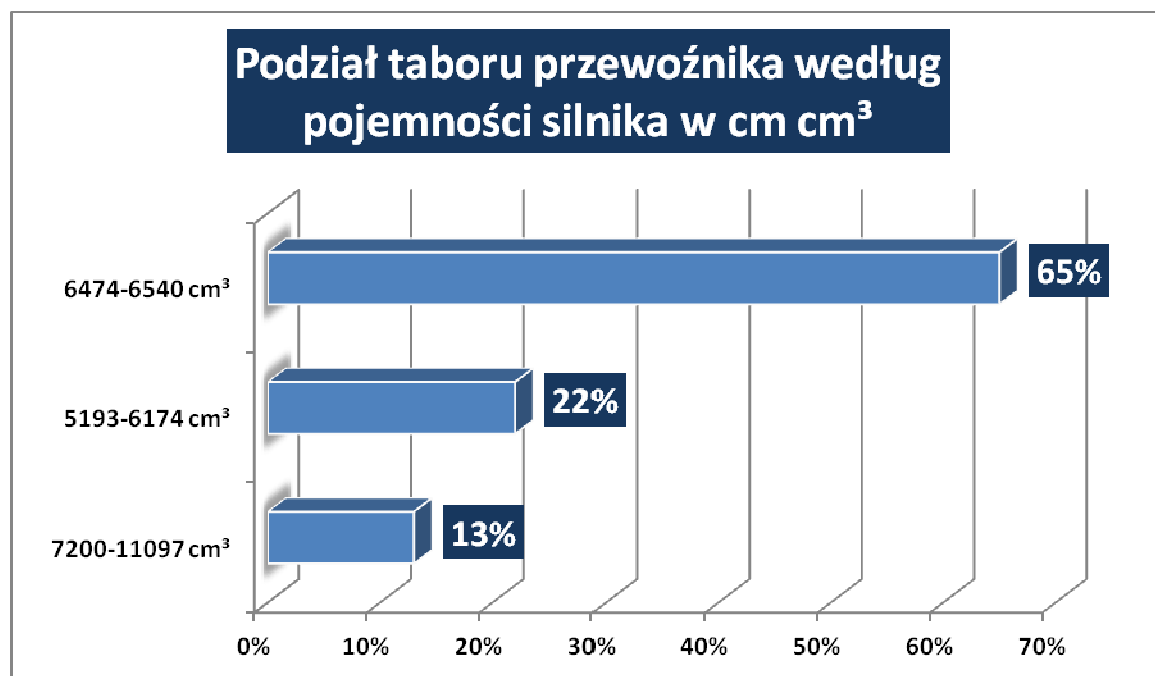
Wykres 24. Wiek taboru



Analiza taboru przewoźnika PKS w Suwałkach SA pokazuje, że przewoźnik posiada niemal w połowie tabor ponad 20-letni. Autobusy w przedziale wiekowym 21-30 lat stanowią aż 48 proc. całości taboru, którym dysponuje przewoźnik. Blisko 35 proc. taboru stanowią pojazdy z przedziału wiekowego 13-19 lat. 17 proc. stanowią autobusy wyprodukowane nie później niż 8 lat temu.

Poniższy wykres przedstawia podział taboru przewoźnika według pojemności silnika podawanej w cm^3 . Największą grupą stanowią autobusy o średniej pojemności silnika tj. 65%. Autobusy o małej pojemności stanowią 22% wszystkich pojazdów. Najmniejszą grupę stanowią autobusy o dużej pojemności silnika, jest ich zaledwie 13%.

Wykres 25. Podział taboru przewoźnika według pojemności silnika w cm^3



4.3. POPYT NA POWIATOWE PRZEWozy PASAŻERSKIE

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym o około od 2 do 4 %. Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania: zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej, poprawa jakości usług przewozowych, aktywna promocja transportu publicznego, doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych, poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jed-

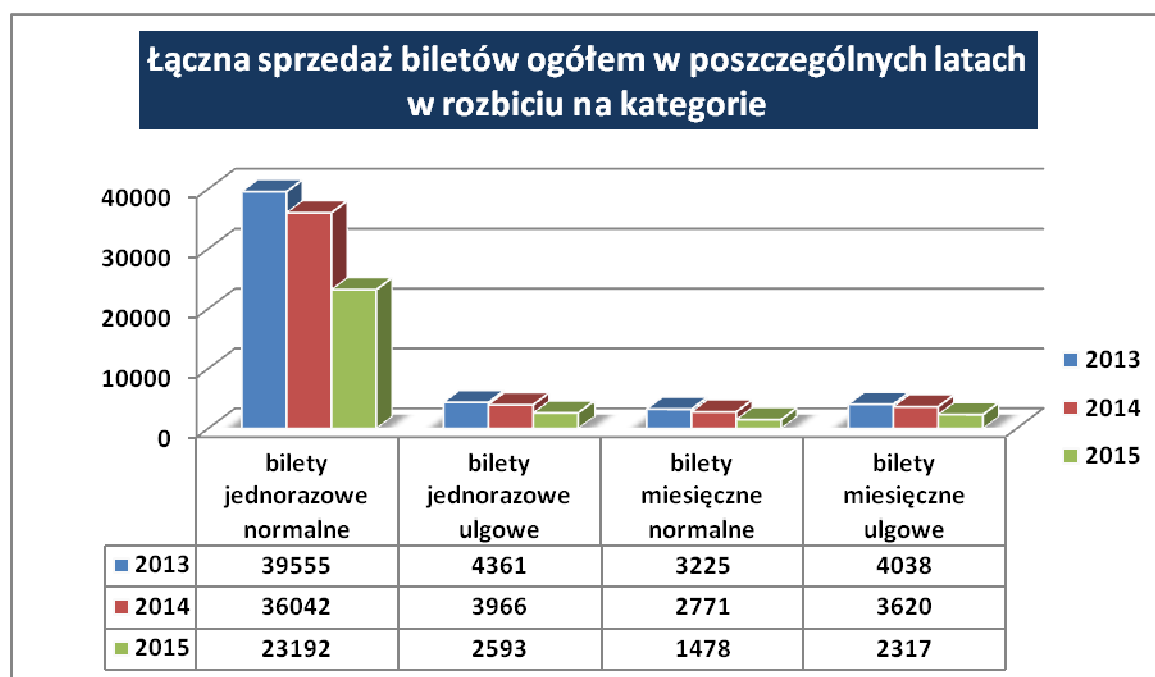
nak poprawy jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, komfort). Zgodnie z tym co zawarto w dokumencie, na przestrzeni lat 2010-2014 odnotowano wzrost liczby samochodów osobowych o 11,4 proc.

NARZĘDZIE BADAWCZE

Wykonawca przeprowadził analizę popytu na powiatowe przewozy pasażerskie w oparciu o historyczne wyniki sprzedaży biletów przez PKS w Suwałkach S.A. W celu zagwarantowania rzetelności i miarodajności przeprowadzonej analizy pod uwagę wzięto aktualne wyniki sprzedażowe przewoźnika w latach 2013, 2014 oraz 2015 (okres styczeń - październik). Dane poddane analizie pochodzą bezpośrednio od przewoźnika.

SPRZEDAŻ BILETÓW OGÓŁEM

Wykres 26. Łączna sprzedaż biletów ogółem w poszczególnych latach w rozbiciu na kategorie



Jak widać na powyższym wykresie największy spadek zanotowano przy sprzedaży biletów miesięcznych normalnych (54,17%). W 2013 roku sprzedano 3 225 miesięcznych normalnych, podczas gdy w 2015 roku było to raptem 1 478 biletów. Trzeba jednak pamiętać, iż wynik sprzedażowy za 2015 rok nie jest w pełni miarodajny ponieważ obejmuje okres 10 miesięcy. Pozostałe rodzaje biletów osiągnęły zbliżony do siebie wynik, który oscylował w granicach 40% spadku.

4.4. PROGNOZY DEMOGRAFICZNE ORAZ PROGNOZY POPYTU NA PRZEWOZY PASAŻERSKIE W LATACH 2016-2020 ORAZ 2021-2026.

W związku z prognozami demograficznymi opracowanymi przez Główny Urząd Statystyczny należy oczekiwać, że liczba ludności w całym powiecie będzie rosła.

Przyczyn wzrastającej liczby ludności powiatu należy upatrywać w pogłębieniu się zjawisk demograficznych, w tym tych związanych z: utrzymującym się od kilku lat wysokim poziomem migracji międzyregionalnych młodych osób, postępującymi procesami starzenia się społeczeństwa i wyludniania się obszarów wiejskich a zwiększającą się liczbę mieszkańców w Elku.

Warto podkreślić, że w strukturze wieku populacji powiatu od kilku lat regularnie maleje udział grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym, co jest głównie związane z ujemnym przyrostem naturalnym i starzeniem się społeczeństwa. Towarzyszy temu wzrost udziału ludności w wieku poprodukcyjnym.

Wykres 27. Zmiany demograficzne w Powiecie Elckim w latach 2016-2020

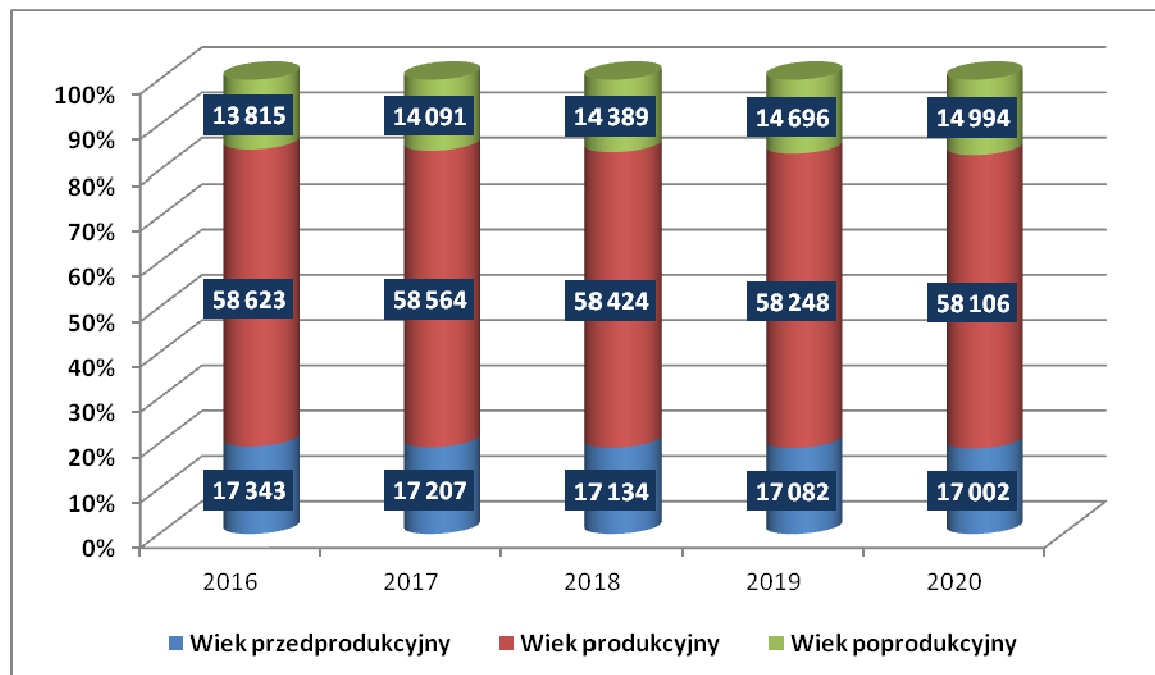


Tabela 13. Ludność w Powiecie Elckim w latach 2016-2020

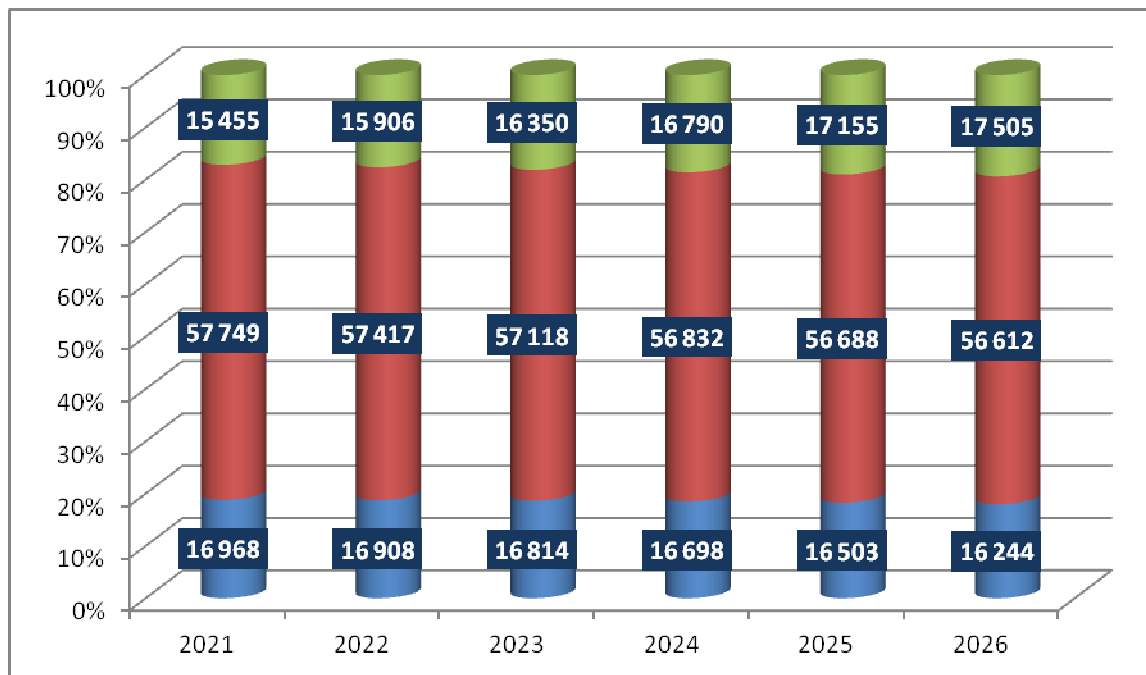
Rok	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2016	17 343	58 623	13 815
2017	17 207	58 564	14 091
2018	17 134	58 424	14 389
2019	17 082	58 248	14 696
2020	17 002	58 106	14 994

Liczba dzieci i młodzieży zmniejszy się o 1,9%, co wpłynie na spadek popytu na usługi transportu publicznego, co będzie skutkowało koniecznością dostosowania liczby kursów i pojemności pojazdów do malejącej liczby podróżnych. Warto zaznaczyć, że taka sytuacja wpłynie na zmniejszenie dopłat do biletów ulgowych. Kolejną grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym, jej liczba zmieni się nieznacznie - będzie mniejsza o 0,88%. Nie wpłynie to znacząco na zmianę w popycie na publiczny transport zbiorowy. Ostatnią grupę demograficzną na obszarze powiatu stanowią osoby starsze.

Podsumowując:

- ogólna liczba ludności w powiecie będzie się zwiększać,
- spadnie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym,
- liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie stopniowo rosnać,
- suma dopłat do biletów ulgowych dla dzieci i młodzieży będzie się zmniejszać,
- wzrastać będzie natomiast suma dopłat do biletów przysługujących emerytom,
- ogólna tendencja demograficzna będzie skutkowałą koniecznością dostosowania pojemności autobusów do poszczególnych pór dnia i występujących natężeń na poszczególnych liniach.

Wykres 28. Zmiany demograficzne w Powiecie Elckim w latach 2021-2026



Rozpatrując dane przedstawione w poniższej tabeli można zaobserwować dalej postępujący wzrost ogólnej liczby ludności w powiecie na przestrzeni kolejnych 6 lat.

Tabela 14. Ludność Elckim w latach 2021-2026

Rok	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2021	16 968	57 749	15 455
2022	16 908	57 417	15 906
2023	16 814	57 118	16 350
2024	16 698	56 832	16 790
2025	16 503	56 688	17 155
2026	16 244	56 612	17 505

Spadek utrzymuje się także w grupie ludności w wieku przedprodukcyjnym, która zmniejszy się o 4,2%. Wpłynie to również na dalszy spadek popytu na publiczny transport zbiorowy i przełoży się na spadek sumy dopłat do biletów ulgowych. Liczba ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się o 1,9%, co wpłynie nieznacznie na spadek popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Taka sytuacja będzie wymagała zmian w rozkładzie jazdy oraz dostosowania pojemności pojazdów do malejącej liczby pasażerów. Odwrotna sytuacja występuje w przypadku ludności w wieku poprodukcyjnym. Jej liczba dalej będzie rosła, na przestrzeni omawianych 6 lat zwiększy się o 13,2%. Takie zmiany będą wymagały dostosowania pojazdów do potrzeb osób starszych, jak również wpłyną na wzrost dopłat do biletów ulgowych.

Podsumowując:

- trend wzrostowy liczby ludności w powiecie będzie się dalej utrzymywał,
- zmniejszająca się liczba dzieci i młodzieży przy jednoczesnym wzroście liczby osób starszych wpłynie na zmianę wielkości dopłat do biletów ulgowych na publiczny transport zbiorowy.

5. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE

Pod pojęciem strategiczny węzeł przesiadkowy należy rozumieć miejsce, w którym następuje intensywne przesiadanie się pasażerów transportu publicznego i indywidualnego. Celem, do którego powinien dążyć powiat ełcki, powinno być stworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego korzystanie ze wszystkich dostępnych środków transportu na tym obszarze. Celem pośrednim, aby doprowadzić do takiego stanu rzeczy jest stworzenie multimodalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

W opisywanych węzłach dochodzi do integracji usług publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu tj. komunikacji kołowej (autobusowej, samochodowej, rowerowej) oraz kolejowej. Stąd też w pierwszej kolejności należy wyznaczać i tworzyć tego typu multimodalne centra przesiadkowe w sąsiedztwie czynnych dworców autobusowych **z dostępem do komunikacji autobusowej** –oraz dworców kolejowych. Pozwala to integrować ze sobą rozkłady jazdy oraz system informacji pasażerskiej.

W systemie transportu publicznego w Powiecie Ełckim proponuje się wskazanie dworca kolejowego i autobusowego w Ełku jako węzeł przesiadkowy.

Wymieniony wyżej węzeł przesiadkowy jest strategiczny nie tylko ze względu na swoje położenie w powiecie, lecz także dlatego że w jego obrębie znajdują się szkoły, zakłady pracy i miejsca użyteczności publicznej, z których korzystają mieszkańcy powiatu. Z tego punktu widzenia istotne jest również posiadanie przez wymieniony węzeł połączeń, wychodzących poza obszar powiatu. Biorąc pod uwagę prognozy życia ludności zamieszkującej teren powiatu Ełckiego, wskazane wyżej węzły są wystarczające dla potrzeb i liczby osób korzystających z komunikacji publicznej.

6. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Za przewozy o charakterze użyteczności publicznej uznaje się usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wykonywane przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze.

Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu sieci komunikacyjnej są: wielkość obecnych potoków pasażerskich, zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją), dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją).

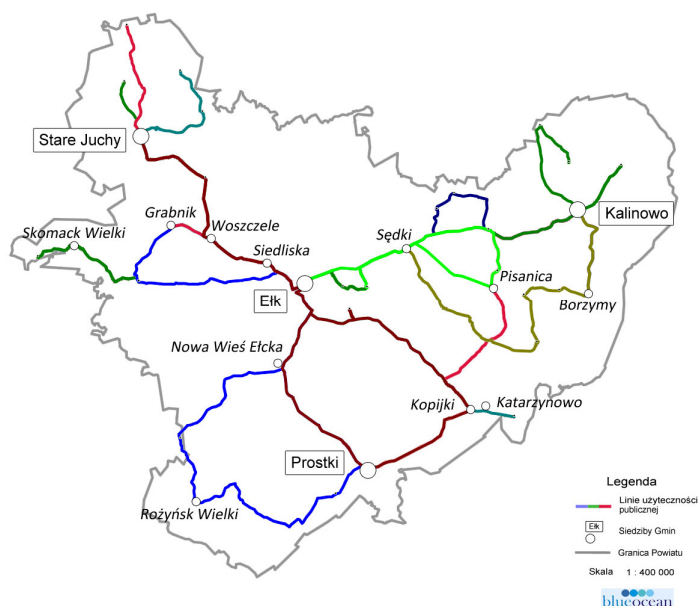
Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, należy wskazać sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności będącą w przybliżeniu odzwierciedleniem bieżącej siatki połączeń funkcjonujących i opartych na zezwoleniach wydanych przez Starostę Ełckiego.

Sieć komunikacyjna składa się z następujących linii:

Od	Przez	Do
Ełk	Siedliska, Chrzanowo, Woszczele, Grabnik II, Rogale, Rożyńsk, Guzki, Mołdzie, Judziki, Bartosze	Ełk
Ełk	Siedliska, Chrzanowo, Woszczele, Grabnik II, Grabnik, Grabnik II, Woszczele, Królowa Wola, Czerwonka, Bałamutowo, Jeziorowskie, Liski, Stare Juchy, Gorło, Zawady Ełckie	Gorówko
Ełk	Mrozy Wielkie, Regielnica, Kałęczyny, Wiśniowo Ełckie, Kopijki, Długosze, Prostki, Ostryków, Niedźwiedzkie, Bobry, Zdunki, Nowa Wieś Ełcka, Barany	Ełk
Ełk	Buczki, Sędko, Laski Wielkie, Łoje, Makosieje, Sypitki, Kucze, Stacze, Czyńcze, Pisanica I, Pisanica, Romanowo, Ryczywół, Borzymy, Dudki, Grądzkie Ełckie, Krzyżewo	Kalinowo
Ełk	Siedliska, Chrzanowo, Woszczele, Grabnik II, Grabnik, Grabnik II, Woszczele, Królowa Wola, Czerwonka, Bałamutowo, Jeziorowskie, Liski, Stare Juchy, Szczecinowo	Dobra Wola
Ełk	Buczki, Sędko, Szczudły, Golubka, Wysokie, Kulesze, Skomętno Wielkie, Długie, Kalinowo, Krzyżewo, Grądzkie Ełckie, Dudki, Borzymy, Ryczywół, Romanowo, Pisanica, Czyńcze, Sypitki, Laski Małe, Sypitki, Makosieje, Łoje, Laski Wielkie, Sędko, Buczki	Ełk
Ełk	Buczki, Sędko, Laski Wielkie, Pisanica, Mazurowo, Wysokie, Golubka, Szczudły, Sędko, Buczki	Ełk
Ełk	Barany, Nowa Wieś Ełcka, Zdunki, Bobry, Niedźwiedzkie, Ostryków, Prostki, Krupin, Popowo, Sokółki, Gorczyce, Marchewki, Dybówko, Taczek, Rożyńsk Wielki, Olszewo, Krzywińskie, Rakowo Małe, Kosinowo, Bajtkowo, Rostki Bajtkowskie, Nowa Wieś Ełcka, Barany	Ełk

Marcinowo	Dorsze, Iwański, Piętki, Kalinowo, Milewo, Maże, Kalinowo, Długie, Skomętno Wielkie, Kulesze, Wysokie, Golubka, Szczudły, Sędki, Buczki	Ełk
Zawady	Krzywe, Kopijki, Wiśniowo Ełckie, Katarzynowo, Kałęczyny Kolonia, Kałęczyny, Regielnica, Mrozy Wielkie	Ełk
Stare Juchy	Liski, Jeziorowskie, Bałamutowa, Czerwonka, Królowa Wola, Woszczele, Chrzanowo, Siedliska	Ełk

Mapa 8. Wariant maksymalny sieci linii o charakterze użyteczności publicznej



7. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE EŁCKIM

Aktualny stan ekologiczny Powiatu Ełckiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

DOKUMENTY NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

Program ochrony środowiska województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2018 oraz Prognozy oddziaływania na środowisko.

Raport o stanie środowiska Województwa Warmińsko-Mazurskiego w 2014 roku.

Plan gospodarki odpadami dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego na lata 2011-2016.

Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2011-2015 z perspektywą do roku 2020.

Ocena roczna jakości powietrza w województwie Warmińsko-Mazurskim w 2014 roku.

DOKUMENTY NA POZIOMIE POWIATOWYM

Program Ochrony Środowiska Powiatu Ełckiego na lata 2012-2015 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2016-2019

DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM

Program Ochrony Środowiska na lata 2014-2017, z perspektywą na lata 2018-2021 dla gminy Elk wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

Plan rozwoju lokalnego gminy Prostki na lata 2005-2015.

Aktualizacja Planu Gospodarki Odpadami dla Gmin Związku Międzygminnego „Gospodarka Komunalna” z siedzibą w Elku na lata 2010-2013 z perspektywą do roku 2015

Program Ochrony Środowiska Miasta Elku na lata 2014-2017.

FORMY OCHRONY PRZYRODY NA OBSZARZE POWIATU EŁCKIEGO

OBSZARY NATURA 2000

Plh280034 jezioro woszczelskie

PLH280041 Murawy na Pojezierzu Ełckim

PLB280014 Ostoja Poligon Orzysz

PLH280037 Torfowisko Zocie

REZERWATY PRZYRODY

Obszary chronionego krajobrazu

Obszar Chronionego Krajobrazu Wzgórz Dybowskich

Obszar Chronionego Krajobrazu Pojezierze Ełckie

Obszar Chronionego Krajobrazu Jeziora Rajgrodzkie

Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Legi

Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Orzyskich

Na terenie powiatu ełckiego występują 32 pomniki przyrody, w tym 28 drzew lub aleje drzew oraz 4 głązy narzutowe.

HAŁAS NA OBSZARZE POWIATU EŁCKIEGO

HAŁAS PRZEMYSŁOWY

Głównymi źródłami hałasu przemysłowego są:

- urządzenia technologiczne i instalacje wyciągowe przemysłu drzewnego (traki, rębaki, suszarnie drewna, wentylatory wyciągowe),
- urządzenia i instalacje chłodnicze (sprężarki, skraplacze, wentylatory),
- nie posiadające zabezpieczeń akustycznych wolnostojące maszyny i urządzenia,
- maszyny i urządzenia technologiczne, pracujące w nieprzystosowanych pomieszczeniach,
- transport wewnątrzzakładowy,
- aparatura nagłaśniająca w obiektach rozrywkowych.

Hałas przemysłowy na terenie powiatu nie stanowi poważnego zagrożenia. Przypadki przekraczania przez zakłady przemysłowe, emitujące hałas o poziomie przekraczającym wartości dopuszczalne, zdarzają się sporadycznie.

HAŁAS KOMUNIKACYJNY

Największe znaczenie dla transportu drogowego mają drogi krajowe (nr 16 i 65) i wojewódzka (nr 656), ponieważ panuje tutaj największy ruch, co wiąże się z dużą emisją hałasu. Szczególnie narażone na hałas są miejscowości leżące na skrzyżowaniach tych dróg. Poziom hałasu podnosi także lokalny ruch kołowy. Ze względu na wzrastającą liczbę pojazdów i zwiększające się natężenie ich ruchu można przyjąć, że na terenie powiatu utrzymuje się tendencja wzrostowa natężenia hałasu związanego z ruchem kołowym.

Na poziom hałasu drogowego mają wpływ przede wszystkim:

natężenie ruchu komunikacyjnego,
udział transportu ciężkiego w strumieniu ruchu,
prędkość ruchu pojazdów (ze wzrostem prędkości hałas rośnie),
typ i stan techniczny pojazdów,
nachylenie drogi,
stan nawierzchni oraz płynność ruchu.

Komunikacja kolejowa jest również źródłem hałasu komunikacyjnego, jednak ze względu na położenie tras kolejowych, częstotliwość przejazdów pociągów, ich prędkości oraz innych czynników nie jest poważnym źródłem hałasu w powiecie.

Ze względu na rozbudowaną infrastrukturę turystyczną w powiecie hałas stanowi również problem poza obszarami zabudowanymi. Okolice zbiorników wodnych, położonych na terenie powiatu są objęte strefami ciszy. Akweny nie objęte strefą ciszy to Jezioro Elckie, nad którym zlokalizowane jest miasto Elk oraz zatoka na jeziorze Selmęt Wielki w miejscowościach Mrozy, Szeligi i Buczki (od zwężenia jeziora w rejonie wsi Szeligi – Mrozy do zwężenia między miejscowościami Sordachy – Laski Wielkie).

8. PREFERENCJE DOTYCZĄCE WYBORU RODZAJU ŚRODKÓW TRANSPORTU

Podział zadań transportowych w powiecie jest wyrazem polityki transportowej. Wynika ona z prowadzonych systemowych działań w zakresie wykorzystania środków lokomocji i organizacji transportu publicznego, a także z poziomu rozwoju społeczno-ekonomicznego, rozwoju struktur funkcjonalno-przestrzennych oraz uwarunkowań lokalnych, które są specyficzne dla każdego powiatu. Podział ten zależny jest również od kosztów transportu związanych z dostępem do układu transportowego i charakterystykami właściwych im sieci transportowych.

System transportowy w powiecie elckim tworzą trzy podsystemy:

System komunikacji indywidualnej- jest najczęściej wybieranym środkiem transportu. Wynika to z dobrze rozwiniętej sieci drogowej, szybkości dotarcia do celu oraz braku konieczności dokonywania przesiadek. Warto zaznaczyć, że z komunikacji indywidualnej korzysta blisko dwukrotnie więcej mieszkańców powiatu elckiego, aniżeli ma to miejsce w przypadku komunikacji autobusowej

System komunikacji autobusowej- jest drugim najczęściej wybieranym środkiem transportu (28 proc. wskazań na ten środek transportu w ramach przeprowadzonych badań). Wynika to z niższej ceny w porównaniu do innych środków transportu, bezpośredniości połączenia, a także doboru próby badawczej.

System komunikacji rowerowej- ten środek lokomocji wskazało 9,85% respondentów. Wynika to ze zmiany przyzwyczajzeń mieszkańców powiatu w dojazdach do pracy/szkoły, a także promowania tego środka transportu lokalne samorządy.

Wybór środka transportu uzależniony jest od szeregu czynników jakościowych. Ocena poszczególnych środków transportu pod kątem tych czynników jest każdorazowo subiektywnie przez podróżującego. W poniższej tabeli przedstawiono podział czynników na kilka podstawowych grup. Część czynników można przełożyć na postulaty transportowe poprzez wskazanie najefektywniejszego rozwiązania np. najkrótszy czas przejazdu, bezpośredniość, najniższy koszt itp.

Tabela 15. Czynniki mające wpływ na wybór środka transportu

Kategoria	Czynnik
Dostępność	• pora dnia • liczba przesiadek • parkingi/miejsca postojowe w pobliżu celu podróży
Warunki atmosferyczne	• temperatura • opady atmosferyczne
Warunki przestrzenne	• stan nawierzchni • odległość od domu/początku podróży do celu podróży • odległość z/od przystanku do początku/celu podróży
Czas	• całkowity czas podróży • czas dojścia do środka transportu • czas dojścia od środka transportu do celu • czas oczekiwania na środek transportu

Obecny podział zadań przewozowych - w 50% należy do transportu zbiorowego, pozostałe 50% do transportu indywidualnego. Takie są obecne założenia polityki transportowej. Wpływają one również na wybór środka transportu przy uwzględnieniu zasady zrównoważonego rozwoju.

Polityka zrównoważonego rozwoju transportu jest rozwiązaniem pośrednim pomiędzy polityką promującą transport indywidualny i ograniczającą transport zbiorowy do realizacji funkcji socjalnej a ideą zmniejszenia ruchu samochodowego. Zrównoważony rozwój transportu zakłada optymalny podział zadań pomiędzy transport indywidualny i zbiorowy.

Władze powiatu powinny tak uatrakcyjnić ofertę przewozową, aby mieszkańcy tam gdzie to możliwe zrezygnowali z transportu indywidualnego, w miarę możliwości przesiedli się na transport zbiorowy.

Potrzeby i oczekiwania społeczne są coraz wyższe, natomiast możliwości finansowe oraz taborowe za nimi nie nadążają. Większość tych problemów wynika więc z ograniczonych środków budżetowych.

Potencjalny podróżny ma do wyboru: podróż środkiem prywatnym lub środkiem publicznym. Na jego wybór wpłynie różnica w jakości podróżowania oraz relacja pomiędzy kosztami obu tych możliwości.

Jakość podróżowania samochodem osobowym jest wyższa niż podróżowanie transportem publicznym. Wyraża się to przede wszystkim:

- większą prędkością komunikacyjną,
- możliwością wyboru momentu rozpoczęcia podróży bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy ustalonych przez przewoźnika,

- większym komfortem podróżowania: zachowaniem prywatności, zajmowaniem wygodnego miejsca, bezpieczeństwem osobistym, przejazdem „od drzwi do drzwi”,
- możliwościami wygodnego przewiezienia bagażu.

Ponadto koszt przejazdu samochodem osobowym na krótkich odległościach (pomiędzy gminami, na trasie dom – praca), w porównaniu z przejazdem środkiem transportu publicznego jest często korzystniejszy dla tego pierwszego.

Jednym ze sposobów poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego jest podniesienie jakości przejazdu jego środkami. Jakość ta nie zawsze jest na odpowiednim poziomie, co wynika m. in.:

- ze złego stanu infrastruktury transportowej (drogi, przystanki, stary tabor),
- z długiego oczekiwania na przystankach,
- z braku usług typu „od drzwi do drzwi”,
- z braku bezpieczeństwa osobistego oraz prywatności.

Spadek przewozów w środku dnia oraz godzinach wieczornych nie musi oznaczać likwidacji nierentownych kursów, obsługiwanych często przez autobus klasy maxi. Jednym z rozwiązań jest zastosowanie w tych godzinach autobusów typu mini. Wówczas autobusy typu maxi lub midi kursowałyby w godzinach największej frekwencji, np. 7-9, 14-17, a między tymi godzinami linie komunikacyjne obsługiwane byłyby poprzez autobusy typu mini.

Utrzymanie i rozwój systemu transportowego są niezbędne również ze względu na jego rolę społeczną: umożliwia przejazdy, a więc - pracę, zakupy, rekreację oraz realizację innych potrzeb mniej zamożnym grupom społecznym. System ten obejmuje połączone ze sobą podsystemy, oparte na jednym ustawodawstwie i korzystające ze wspólnej infrastruktury, stąd należy traktować łącznie problemy infrastruktury transportowej, organizacji transportu publicznego, organizacji ruchu czy polityki transportowej. W tym celu konieczne jest łączne wykorzystywanie przez zarządcę transportu wszystkich będących w dyspozycji składników zarządzania:

- uprawnień i kompetencji,
- majątku przeznaczonego do realizacji zadań transportowych,
- środków finansowych możliwych do przeznaczenia na te zadania,
- istniejących struktur organizacyjnych,
- wiedzy i doświadczenia.

Biorąc pod uwagę układ sieci transportowej w Powiecie Ełckim widać, że najlepiej rozwiniętą siecią jest sieć drogowa, która zaspokaja potrzeby mieszkańców powiatu, dlatego też publiczny transport zbiorowy w

powiecie powinien opierać się właśnie na sieci drogowej i w jak największym stopniu wykorzystywać jej możliwości.

Badania ankietowe w Powiecie Elckim pokazały, że najczęściej wybieranym środkiem transportu przez mieszkańców powiatu jest autobus. Respondenci uzasadnili swój wybór bezpośredniością połączenia, ceną i szybkością dojazdu, dlatego też należy podtrzymywać działania mające na celu upowszechnienie komunikacji kołowej i dostosowanie jej do potrzeb pasażerów. Powinno to spowodować, że popyt na przejazdy komunikacją publiczną nie ulegnie zmniejszeniu. Jednym z takich działań jest synchronizacja rozkładów jazdy w całym powiecie, a w szczególności w miejscach, w których znajdują się strategiczne węzły przesiadkowe. Należy też pamiętać o roli jaką odgrywa cena biletu w momencie wyboru środka transportu. Wszystkie wymienione wyżej działania przełożą się na większą konkurencyjność transportu publicznego, co korzystnie wpłynie na sytuację transportową powiatu.

9. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWÓZÓW

9.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440) definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. W przypadku Powiatu Elckiego organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest powiat na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami - a na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie. Określone w ustawie zadania organizatora wykonuje w przypadku powiatu - Starosta.

Funkcje organizatora publicznego transportu zbiorowego zostały określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Należy do nich:

- badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu,
- zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - systemu informacji dla pasażera,

- ustalenie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora,
- określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów,
- przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalenie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.8), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, czyli zadań związanych z podjęciem niezbędnych środków, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej mającej na celu wyłonienie operatora publicznego transportu zbiorowego lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wskazane w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

9.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Wyznaczenie sieci o charakterze użyteczności publicznej jest istotne z punktu widzenia dalszego finansowania transportu publicznego w powiecie. Refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane są z budżetu państwa. Obecnie refundacje te stosowane są na wszystkich liniach, zgodnie z wydanymi zezwoleniami na przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Począwszy od 1 stycznia 2017 r. refundacje z tytułu stosowania ulg ustawowych realizowane będą wyłącznie na liniach, które uzyskają status linii użyteczności publicznej. Przewoźnicy realizujący przewozy na tych liniach określani będą jako operatorzy tych linii. Na pozostałych liniach nadal będzie możliwe stosowanie przez przewoźników ulg tylko handlowych, które jednakże nie będą refundowane z budżetu państwa i ich stosowanie będzie odbywało się na ryzyko przewoźnika.

Przepisy nowej ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest 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. **Przewoźnikiem** jest natomiast 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.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku – Starosty Elckiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego

do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 **wybór operatora** może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. *o koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy *o publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych* –chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).

Dopuszczalne jest również wykonywanie przewozów przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2).

Podmiot wewnętrzny

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

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1.000.000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, przewidzianych w Prawie zamówień publicznych lub ustawie o koncesjach.

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE)1370/2007 odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Jeżeli bezpośrednio ma być zawarta umowa z małym lub średnim przedsiębiorcą eksploatującym nie więcej niż 23 środki transportu, wspomniane wyżej progi mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej

przedmiotu umowy nie wyższej niż 2.000.000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie

Art. 22 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakazuje, by umowie zawieranej bezpośrednio na świadczenie usług przewozowych w komunikacji nadać formę koncesji na usługi. Wymogu tego nie stosuje się w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotem wewnętrznym, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych albo
- 3) sieci komunikacyjnej.

Starostwo może nadać przewoźnikowi status podmiotu wewnętrznego. Zasadność nadania takiego statusu jest uzasadniona jeśli organizator ma plan dopłaty do operatora w postaci rekompensaty każdego roku. Taka rekompensata płacona przez organizatora pokrywałaby różnicę pomiędzy przychodami a kosztami lub też współfinansowała zakupy inwestycyjne. Posiadanie statusu podmiotu wewnętrznego ułatwiłoby i przyspieszyło proces przekazywania tych środków. Ponadto taki status pozwalałby na podpisanie umowy z takim operatorem na usługi przewozowe na okres 10 lat. Taka umowa oczywiście stabilizowałaby działalność operatora i pozwalałaby na wieloletnie planowanie działalności oraz inwestycji. Oczywiście warunkiem koniecznym jest posiadanie przez organizatora, czyli Starostę, środków finansowych, które byłyby co roku przeznaczane na wypłatę rekompensaty.

W związku z powyższym w przypadku przewozów autobusowych najbardziej efektywnym trybem wyboru takiego operatora dla Powiatu Ełckiego powinna być koncesja, z zastrzeżeniem, że w przypadku nieskutecznego udzielenia koncesji należy zastosować tryb, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W tym przypadku wybór operatora mógłby się odbywać na poszczególne linie bądź na pewne grupy tych linii. Jednym z podstawowych kryteriów przetargu na udzielenie koncesji powinna być liczba kursów w dobie na każdej linii. W ten sposób Starosta Ełcki będzie miał aktywne narzędzie w kreowaniu autobusowej polityki przewozowej. Taka sytuacja może poprawić dostępność komunikacyjną mieszkańcom Powiatu Ełckiego.

10. OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości

środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym,
- dostępność środkami transportu publicznego do ważnych obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,
- maksymalny czas przejazdu trasami określonymi dla wytyczonych linii komunikacyjnych,
- standard napelnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania środków transportu publicznego dla danej linii komunikacyjnej oraz punktualność i regularność określona w rozkładzie jazdy,
- dostępność sieci transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- czystość pojazdów i przystanków,
- ogólny poziom zadowolenia użytkowników transportu publicznego.

Należy podkreślić znaczenie ostatniego ze wspomnianych kryteriów. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkował rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Wśród elementów systemu transportu publicznego przyjaznego dla pasażerów można wymienić m.in.:

- odpowiednią liczbę nowoczesnych, wygodnych autobusów niskopodłogowych,
- punktualność zgodną z rozkładem jazdy,
- sieć linii umożliwiającą w największym stopniu obsługę obszaru objętego planem transportowym i wygodne dotarcie do najważniejszych, z punktu widzenia użytkowników, obiektów,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- koordynację rozkładów jazdy linii na wspólnych fragmentach tras oraz w punktach przesiadkowych,
- przystanki z podwyższonym peronem do wysokości podłogi w autobusie,
- rozwiązania techniczne umożliwiające bezpieczne korzystanie z przystanków,
- przystanki przesiadkowe wyposażone w automaty biletowe,
- czytelną i wyczerpującą informację pasażerską na przystanku (rozkład jazdy, schemat linii, informacja o przyjeździe najbliższego autobusu) i w pojeździe (informacja o najbliższym przystanku, informacja o możliwościach przesiadki itp.),

- bilety okresowe na fragmenty sieci jak i obejmujące całą sieć, bez względu na rodzaj środka transportu, jakim wykonywane są usługi przewozowe w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na danym obszarze objętym planem transportowym,
- wygodną sieć parkingów umożliwiającą funkcjonowanie pasażerów w systemie „Parkuj i Jedź”,
- dostępną dla jak największej liczby osób sieć punktów obsługi pasażerów.

Dostosowany do powyższych zasad i standardów system transportu publicznego zapewnia sprawną obsługę pasażerów, uzyskując w ich oczach pozytywne oceny, umożliwiając sprawne i punktualne poruszanie się po całym obszarze objętym planem transportowym.

Ogólne parametry standardu usług przewozowych powinny być charakteryzowane następującymi wielkościami:

- punktualność kursowania autobusów na poziomie około 80 – 90 %,
- średni czas podróży w relacji praca-dom do 60 min.,
- przesiadkowość na średnim poziomie około 0,5 przesiadki na podróż,
- 4 osoby na m² powierzchni przeznaczonej do stania.

Należy dbać także o efektywność usług mierzoną wskaźnikami:

- pracą przewozową w pasażerogodzinach (czas spędzany przez pasażerów w środkach komunikacji publicznej),
- średnim czasem podróży,
- liczbą przesiadek,
- długością trasy podróży,
- analizą obejmującą podstawowe parametry ruchu oraz koszty społeczne (straty czasu wszystkich użytkowników ruchu, poziom zanieczyszczenia atmosfery i inne).

10.1. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)

Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym rolą organizatora transportu zbiorowego jest między innymi (art. 15 pkt. 1) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Na prawidłowe funkcjonowanie systemu składają się następujące czynniki:

- odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.

- sprawność sytemu: Sprawność działania tego sytemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych.

Na system informacji pasażerskiej powinny składać się:

- oznakowanie środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
- oznakowanie dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
- internetowy portal informacyjny.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pasażer powinien zostać także poinformowany o następujących aspektach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego:

- rozkłady jazdy,
- obowiązujące opłaty za przejazd,
- obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom przede wszystkim w miejscach przesiadkowych i na stronach internetowych. Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

Ważnym elementem komunikacji publicznej jest jakość obsługi pasażera jeszcze przed odbyciem podróży. Pasażer ma możliwość uzyskania niezbędnych informacji o taryfie biletowej, o układzie linii oraz o innych informacjach związanych z korzystaniem ze środków transportu zbiorowego. Powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest udostępnianie takich informacji w internecie. Innym rozwiązaniem jest tworzenie punktów obsługi pasażera w zakresie:

- uzyskania informacji dotyczących funkcjonowania komunikacji zbiorowej;
- zapoznania się z możliwością dotarcia do celu podróży, a w przypadku braku połączenia bezpośredniego także z możliwości dogodnych przesiadek;
- zapoznania z obowiązującą taryfą i dokonać zakupu różnego rodzaju biletów;
- uzyskania informacji o aktualnych zmianach w komunikacji;
- uzyskania podstawowych informacji turystycznych dotyczących regionu.

System Informacji Pasażerskiej obejmuje całość informacji pozwalających użytkownikom komunikacji publicznej na swobodne poruszanie się po obszarze objętym usługami transportowymi. W skład tego systemu wchodzi zazwyczaj dwa elementy: informacje stałe (statyczne) i zmienne (dynamiczne).

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

- mapę układu linii komunikacyjnych: dla dni powszednich, świątecznych i komunikacji nocnej,
- rozkłady jazdy konkretnych linii,
- rozkłady linii dla poszczególnych przystanków,
- dodatkowe informacje przesiadkowe,
- informacje o planowanych zmianach w rozkładach (podawane z wyprzedzeniem).

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

- nazwę przystanku oraz numer porządkowy,
- czas dojazdu do poszczególnych miejscowości,
- wyróżnienie w rozkładzie węzłów przesiadkowych,
- adres strony internetowej na której będą umieszczone wszystkie rozkłady jazdy,
- dane kontaktowe organizatora i operatora transportu.

Zintegrowane węzły przesiadkowe powinny zapewnić dostęp do informacji pasażerskiej w zakresie szerszym niż na zwykłym przystanku. Dodatkowo powinny być zawarte informacje o cenach biletów, ulgach oraz regulamin przewozu osób i bagaży. Elementem usprawniającym działanie systemu mogą być elektroniczne ekrany wyświetlające aktualne informacje dotyczące obszaru węzła przesiadkowego (min. przyjazdy, odjazdy, opóźnienia itp.).

Serwis internetowy powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

- Rozkłady jazdy:
 - schemat linii komunikacyjnych,
 - wybór linii komunikacyjnej umożliwiający „przejście” do informacji o rozkładach jazdy dla poszczególnych przystanków (z możliwością ich pobrania w formie pliku PDF),
 - wybór dowolnego przystanku na sieci komunikacyjnej umożliwiający podgląd przebiegu poszczególnych linii komunikacyjnych wraz z wyświetleniem rozkładów jazdy,
 - informację czy dany pojazd jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych.
- Zasady taryfowo-biletowe:
 - ceny biletów i opłat,
 - wykaz ulg.
- Obsługa pasażera:
 - regulamin przewozów,
 - procedura wnoszenia skarg i zażaleń.

Dynamiczny system informacji pasażerskiej to rozwiązanie nowoczesne, stosowane zwykle w większych węzłach komunikacyjnych, bądź w obszarach dużego natężenia ruchu komunikacji publicznej. Umożliwia on przedstawienie (wyświetlanie) zmiennej informacji o ruchu taboru w czasie rzeczywistym, tj. z uwzględnieniem faktycznych odchyłeń ruchu na trasach spowodowanych różnymi czynnikami zewnętrznymi (pogoda, korki, wypadek itd.). Zainstalowanie takiego systemu informacji pasażerskiej niesie za sobą duże nakłady finansowe. W przypadku Powiatu Elckiego stworzenie dynamicznego systemu informacji pasażerskiej nie jest działaniem niezbędnym w perspektywie najbliższych kilku lat na wszystkich przystankach i węzłach komunikacyjnych. Dla mieszkańców i użytkowników komunikacji publicznej na terenie Powiatu Elckiego istotne jest sprawne funkcyj-

nowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

10.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Organizator transportu publicznego ma obowiązek zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. System transportu publicznego powinien być otwarty na potrzeby m. in. osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób głuchoniemych lub niewidomych, osób starszych, osób z małymi dziećmi w wózkach itp.

W celu sprostania przez system transportu publicznego wymaganiom różnych grup osób, należy dążyć do włączenia w jego planowanie jak najszerszej reprezentacji zainteresowanych np. poprzez konsultacje społeczne z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych itp.

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej;
- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej;
- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu),
- lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

We współczesnym transporcie publicznym szczególnego znaczenia nabiera obecnie ułatwianie podróżowania komunikacją publiczną osobom mającym problem w swobodnym poruszaniu się - osoby nieposiadające własnego środka transportu, osoby starsze, niepełnosprawne, matki z małymi dziećmi oraz osoby ubogie i bezrobotne. Dlatego należy dążyć do zminimalizowania problemów przestrzennych w komunikacji publicznej poprzez:

- likwidowanie przeszkód w drodze na przystanek:
- przeszkody przestrzenne:
- obniżanie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, skracanie długości przejścia przez szerokie, wielopasmowe jezdnie – azyle na przejściach dla pieszych,
- odpowiednia lokalizacja przejść dla pieszych jak najbliżej przystanków, zrównanie poziomu peronu przystankowego z podłogą w pojeździe,
- przeszkody organizacyjne:
- lokalizacja przystanku bliżej źródeł i celów podróży, przy skrzyżowaniach itp., odpowiednia infrastruktura przystankowa – miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja pasażerska na przystanku,
- likwidowanie barier w pojazdach komunikacji publicznej: pojazdy z niską podłogą, rampy wjazdowe w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych, wyznaczone, bezpieczne miejsce w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz i wewnątrz pojazdów (tablice elektroniczne),
- zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu – głosowa i elektroniczna (wyświetlacze),
- ułatwienie w korzystaniu z komunikacji publicznej:
- bilety ulgowe dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla osób na wózkach inwalidzkich,
- przejazdy bezpłatne dla małych dzieci.

Ulgi i zniżki w systemie opłat za korzystanie z transportu publicznego mają istotne znaczenie zarówno dla polityki socjalnej, jak i dla rozwoju przewozów o charakterze publicznym.

10.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ ORAZ WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH

Organizator transportu publicznego powinien starać się wprowadzać rozwiązania jak najbardziej przyjazne dla pasażerów, co w szczególności oznacza, że sieć przystanków powinna zapewniać:

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z dowolnego punktu całego obszaru obsługiwanej komunikacją publiczną do miejsc użyteczności publicznej obszaru,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej.

Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na

bezpieczeństwo, jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie Powiatu Elckiego.

Ponadto, dla bezpieczeństwa pasażerów istotne znaczenie ma system monitorowania pojazdów komunikacji publicznej, przystanków (zwłaszcza węzłów przesiadkowych) i ważniejszych skrzyżowań.

10.4. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

SPOSÓB OZNAKOWANIA POJAZDÓW

Wydaje się konieczne wdrożenie jednolitego systemu identyfikacji wizualnej, obejmującego przede wszystkim kolorystykę taboru. Barwy taboru komunikacji publicznej są bowiem jednym z najważniejszych elementów identyfikujących powiat, z tego względu, że są widoczne na ulicach i współtworzą wizerunek powiatu.

W przypadku sieci transportu publicznego na obszarze powiatu Elckiego kolorystyka taboru powinna być jednolita. Może to być oznakowanie przewoźnika który zostanie wybrany na operatora publicznego transportu zbiorowego.

STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW

Standardy techniczne pojazdów zgodnie z art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powinny zostać ustalone przez organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.

W zakresie preferencji dotyczących środków transportu i ich stanu technicznego, Starosta Elcki, jako organizator transportu publicznego, podczas dokonywania wyboru operatora działającego na liniach o charakterze użyteczności publicznej, weźmie pod uwagę następujące elementy charakterystyczne taboru autobusowego:

- dostosowanie do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- dostosowanie pojemności pojazdów do potoków podróży przewidywanych na określonej linii komunikacyjnej,
- dostosowanie do norm ochrony środowiska, tj. zgodność z europejskimi standardami emisji spalin (co najmniej z normą EURO 1), jak pokazano w poniższej tabeli:

Tabela 16. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

Norma	Obowiązywała/ obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.

EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	Planowana od 2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

Jednolity system poboru opłat za bilety jest istotnym elementem usług przewozowych, gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów.

Obecnie najczęściej wykorzystywanym systemem jest system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system, który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych.

Dodatkowo istotną kwestią dotyczącą pobierania opłat za bilety jest rozmieszczenie miejsc sprzedaży tychże biletów na terenie całego powiatu, po to, by wszyscy mieszkańcy mieli do nich w miarę swobodny dostęp.

Automaty biletowe mają umożliwić pasażerom szybki i wygodny zakup biletu. Warto podkreślić, że zakup biletu w automacie wiąże się z oszczędnością czasu, z dostępnością usługi przez całą dobę. Automat powinien też oprócz płatności monetami i banknotami przyjmować płatność bezgotówkową (płatność kartą).

Wyżej zaproponowane rozwiązanie jest adekwatne do warunków rynkowych i potrzeb transportowych mieszkańców powiatu.

10.5. INFRASTRUKTURA PRZYSTANKOWA

Każdy organizator powinien zapewnić odpowiednie warunki do funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, a do tych warunków bez wątpienia należy infrastruktura przystankowa, w zakresie między innymi ustanowienia możliwości korzystania (dostępności) z poszczególnych obiektów przystankowych, mając na uwadze oczekiwania podróżnych, przewoźników i operatorów.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz których właścicielem lub zarządzającym

cym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

W świetle tej samej ustawy (art. 15 ust.2) określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania jeśli właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki, w tym wypadku Radę Powiatu.

Zgodnie zaś z art. 16 ust. 4 ww. ustawy za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest uchwalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

Sformułowanie „mogą być” zawarte w ww. artykule sugeruje, że opłaty nie muszą być pobierane przez organizatora. Niemniej jednak warto przeanalizować możliwość pobierania opłat zwłaszcza, że dochód z tych opłat ma być przeznaczany m.in. na utrzymanie (w tym na sprzątanie) przystanków komunikacyjnych.

Należy też zwrócić uwagę, że zróżnicowanie w zakresie poboru opłat w wypadku przewoźnika i operatora poprzez zwolnienie tego drugiego z obowiązku uiszczania stosownej opłaty może zostać uznane za dyskryminujące traktowanie przewoźnika, oba podmioty są bowiem przedsiębiorcami realizującymi przewozy pasażerskie i korzystającymi na równych zasadach z określonych obiektów przystankowych. Przywoływana powyżej ustawa daje możliwość zróżnicowania opłat ze względu np. na lokalizację przystanku, jednak nie może prowadzić do dyskryminacji operatorów bądź przewoźników korzystających z danego obiektu na takich samych zasadach.

Podsumowując należy podkreślić, że o ile ustanowienie opłaty ma charakter fakultatywny dla jednostki samorządu terytorialnego o tyle uchwała określająca warunki i zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest ta jednostka jest obligatoryjna i powinna określać w szczególności:

- kwestie związane z udostępnianiem infrastruktury przystankowej,
- obowiązek uiszczania opłaty określonej na podstawie art. 16 ust. 4 tj. sposób pobierania/uiszczania opłaty, jej wysokości wynikającej z pomnożenia opłaty przez liczbę zatrzymań wynikających z rozkładu jazdy oraz terminy, w jakich przewoźnik czy operator powinien wywiązywać się z obowiązku uiszczenia opłaty.

Nie ma przeciwwskazań, aby jednostka samorządu terytorialnego wydała jedną uchwałę regulującą wszystkie ww. kwestie.

11. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

11.1. FINANSOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Zgodnie z art. 50 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

Pobieraniu przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Przekazaniu operatorowi **rekompensaty** z tytułu:

- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
- utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
- poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Udostępnieniu operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ustawodawca określając trzy główne sposoby finansowania publicznego transportu zbiorowego, określa także trzy główne źródła tego finansowania jak poniżej:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- środki z budżetu państwa,
- wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 UPTZ operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt. 2 proporcjonalnie do poniesionej straty. Z tego wynika, że rekompensata jest podstawową formą finansowania przewozów nierentownych, niezależnie od tego kto jest organizatorem transportu. Natomiast w przypadku, gdy operatorem jest podmiot wewnętrzny w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007, w ramach rekompensaty przysługuje mu także rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia 1370/2007. W praktyce rozsądny zysk zgodnie z europejskimi doświadczeniami powinien oscylować wokół 5-6%, w naszej praktyce jest to bliżej 2-3%.

Warto też zauważyć, że wypłata rekompensaty nie jest czynnością automatyczną. Ustawodawca wprowadził w tym względzie pewien rodzaj procedury, który ma zapewnić, aby operator transportu nie otrzymał nadmiernej rekompensaty od organizatora. Zgodnie z art. 53. Ust. 1 UPZT właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W powyższym wniosku operator jest zobligowany do określenia wysokości utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządze-

nia (WE) nr. 1370/2007, a także załączenia dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Zgodnie z art. 54 ust. 1 UPTZ organizator weryfikuje wnioski i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

Występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty,

Wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu: realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

11.2. FINANSOWANIE POWIATOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO

Powiatowy transport drogowy jest finansowany z dwóch głównych źródeł:

- przychody ze sprzedaży biletów,
- refundacji utraconych przychodów, wynikających ze stosowania ulg ustawowych.

Na wielkość przychodów ze sprzedaży biletów wpływają następujące czynniki:

- konkurencyjność oferty,
- dopasowanie rozkładu jazdy do oczekiwań pasażerów,
- częstotliwość kursowania,
- jakość taboru,
- wielkość popytu na usługi przewozowe,
- poziom cen biletów.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 roku o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

W latach 2004-2007, zgodnie z art. 8 a ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, finansowanie uprawnień do ulgowych autobusowych przejazdów pasażerskich należało do zadań własnych samorządów województw. Zgodnie z nowelizacją ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, dopłaty do ulgowych pasażerskich przewozów autobusowych od stycznia 2008 roku są zadaniem z zakresu administracji rządowej finansowanym z dotacji celowej pochodzącej z budżetu państwa. Koszty obsługi administracyjnej dopłat ponosi samorząd województwa. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną wg cen nieuwzględniających ulgi, a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających ulgi. W imieniu budżetu państwa dopłaty z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich przekazują podmio-

tom wykonującym krajowe drogowe przewozy osób samorządy województw. Dopłaty przysługują wyłącznie z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych, a zasady ich przekazywania określają umowy zawierane pomiędzy samorządami województw a przewoźnikami.

Od 1 stycznia 2017 roku środki te będą przekazywane przez właściwego organizatora przewozów operatorom wyłonionym w trybie przetargu lub zlecenia bezpośredniego, udzielonego przez tego organizatora.

Podstawowe źródła finansowania transportu kołowego to:

- przychody ze sprzedaży biletów,
- refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów,
- dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności gmin do zamawianych usług.

W przypadku braku środków w budżecie organizatora transportu kołowego finansowanie transportu publicznego będzie się odbywać jak poniżej:

- przychody ze sprzedaży biletów,
- refundacje utraconych przychodów w rezultacie stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych biletów.

Wybór operatora na liniach użyteczności publicznej da możliwość organizatorowi większy wpływ na ofertę przewozową operatora w zakresie rozkładu jazdy, również ceny za przejazd. Ale może się okazać, że w sytuacji poprawy oferty przewozowej dla podróżnych niezbędne będą dopłaty z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w tym szczególnie gmin.

12. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2026 ROKU

W przypadku planowania kierunków rozwoju i polityki transportowej powiatu powinno się brać pod uwagę możliwości budżetowe jednostki administracyjnej oraz potrzeby transportowe jej mieszkańców. Należy mieć na uwadze, że ograniczenia ekonomiczne wpływają na formułowanie programów rozwoju w poszczególnych zakresach. Rozwój transportu w powiatach jest procesem długofalowym, poddawany ciągłym zmianom i modyfikacjom. Istotną kwestią jest tutaj pogodzenie różnych zagadnień dotyczących ochrony środowiska, rozwoju gospodarczego, uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych, kierunków zagospodarowania przestrzennego obszaru, przewidywanych kierunków zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru oraz respektowania postulatów mieszkańców. Dlatego też można wskazać, że determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w Powiecie Elckim są:

- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu,
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru,

- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego,
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego,
- uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego.

Zapewnienie efektywnego poruszania się po obszarze powiatu wymaga wzięcia pod uwagę faktu, że każda podróż składa się z łańcucha elementarnych przemieszczeń wykonywanych przy użyciu różnych środków transportu. Umiejscowienie poszczególnych węzłów jest zależne od wielu czynników takich jak struktura demograficzna, mobilność mieszkańców, zabudowa oraz wpływ danego systemu transportowego na środowisko.