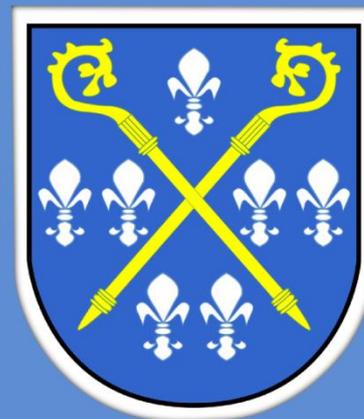


**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO
ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA POWIATU IŁAWSKIEGO**

-PROJEKT DO KONSULTACJI SPOŁECZNYCH -



Łódź, październik 2015

Autorami niniejszego projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego są członkowie zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl

Spis treści

1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego	5
1.1	Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego.....	6
1.2	Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego.....	6
1.3	Konsultacje społeczne	6
2	Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego.....	8
2.1	Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem	9
2.1.1	Powiat iławski	9
2.1.2	Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu iławskiego	10
2.2	Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru	12
2.2.1	Liczba ludności i gęstość zaludnienia	12
2.2.2	Struktura funkcjonalna ludności	14
2.2.3	Bezrobocie	15
2.2.4	Prognozy liczby ludności	15
2.2.5	Podsumowanie	17
2.3	Układ drogowy i kolejowy	17
2.3.1	Sieć drogową.....	17
2.3.2	Sieć kolejową	18
2.4	Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu iławskiego	19
2.4.1	Transport drogowy	19
2.4.2	Transport kolejowy	19
2.4.3	Transport lotniczy.....	19
3	Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	20
3.1	Obecna sieć komunikacyjna.....	21
3.2	Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	26
4	Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu iławskiego	30
4.1	Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej	31
4.1.1	Urzędy i instytucje publiczne	31
4.1.2	Placówki oświatowe	31
4.1.3	Strefy Przemysłowe i duże zakłady pracy	33

4.1.4	Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne	33
4.1.5	Publiczne placówki służby zdrowia.....	34
4.2	Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu iławskiego	34
4.3	Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu iławskiego w zależności od czasu ich występowania.....	35
4.3.1	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia.....	36
4.3.2	Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia.....	36
4.4	Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego	37
4.5	Podsumowanie.....	37
5	Przewidywane finansowanie usług przewozowych	39
5.1	Źródła i formy finansowania	40
5.2	Rentowność linii komunikacyjnych.....	40
6	Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	42
6.1	Wskaźnik motoryzacji	43
6.2	Preferowane cechy komunikacji zbiorowej.....	44
7	Zasady organizacji runku przewozów	46
7.1	Powiat iławski jako organizator publicznego transportu zbiorowego	47
7.2	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego	47
7.3	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat iławski.....	48
8	Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	49
8.1	Informacje ogólne	50
8.2	Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną.....	51
8.2.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	51
8.2.2	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	52
8.2.3	Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	52
8.3	Pożądany standard infrastruktury przystankowej	53
8.3.1	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej	53
8.3.2	Docelowy standard przystanków komunikacyjnych.....	54
9	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera	56
9.1	Planowany system informacji pasażerskiej	57
10	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu iławskiego..	59
10.1	Budowa nowych i modernizacja starych przystanków	60

10.2	System informacji pasażerskiej.....	61
11	Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego	62
12	Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów Planu transportowego...	64
13	Część graficzna Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego.....	66
14	Spis map, tabel i wykresów	68
14.1	Spis map.....	69
14.2	Spis tabel.....	69
14.3	Spis wykresów	69

1

**Cel planu zrównoważonego rozwoju
publicznego transportu zbiorowego
dla powiatu iławskiego**



1.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu iławskiego) jest zaplanowanie oferty publicznego transportu zbiorowego tak, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców powiatu iławskiego przy zachowaniu odpowiedniego standardu jakości oraz wydajności systemu transportowego. Zamierzenie to zostanie osiągnięte poprzez określenie w niniejszym planie transportowym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zestawu standardów obowiązujących w powiatowych przewozach pasażerskich oraz nakreślenie sieci komunikacyjnej, na której realizowane będą usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej.

Proces rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie przede wszystkim potrzeby osób o ograniczonej mobilności (zarówno niepełnosprawnych i z dysfunkcjami ruchowymi, jak i osób zagrożonych wykluczeniem społecznym) oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

- części diagnostycznej, obejmującej charakterystykę społeczno-gospodarczą obszaru objętego planem, sieć komunikacyjną tego obszaru oraz ocenę społecznych potrzeb przewozowych wraz z preferencjami wyboru środków transportu,
- części planistycznej, obejmującej przewidywane finansowanie rozwoju transportu, planowaną ofertę przewozową oraz pożądaną standard usług przewozowych, zasady organizacji rynku przewozów oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Iławie, Powiatowego Urzędu Pracy w Iławie i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

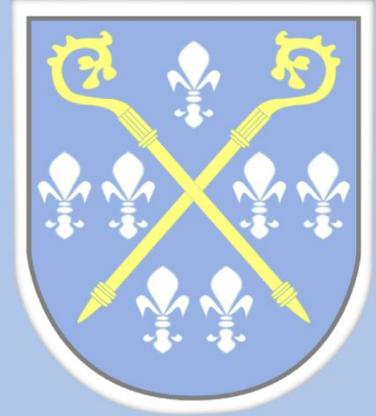
1.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom

powiatu iławskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu iławskiego zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu iławskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

2 Podstawowe informacje o obszarze objętym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego



2.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

2.1.1 Powiat iławski



Powiat iławski położony jest w zachodniej części województwa warmińsko - mazurskiego. Zajmuje powierzchnię 1 385 km² i liczy 93 052 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS). Obejmuje swym zasięgiem 2 gminy miejskie: Iława i Lubawa, 3 gminy miejsko - wiejskie: Kisielice, Susz, Zalewo oraz 2 gminy wiejskie: Iława i Lubawa.

Powiat iławski graniczy z 6 innymi powiatami: od południa z powiatem nowomiejskim, od południowego wschodu z powiatem działdowskim, od wschodu z powiatem ostródzkim, od północnego zachodu z powiatem sztumskim (woj. pomorskie), od zachodu z powiatem kwidzyńskim (woj. pomorskie), zaś od południowego zachodu z powiatem grudziądzkim (woj. kujawsko - pomorskie).



Mapa 1. Mapa powiatu iławskiego

Źródło: opracowanie własne

2.1.2 Jednostki samorządowe wschodzące w skład powiatu iławskiego

Miasto Iława



Miasto znajduje się w południowej części powiatu iławskiego. Otoczone jest przez gminę Iława.

Powierzchnia miasta to 22 km², co klasyfikuje je na 3 miejscu wśród największych miast województwa warmińsko - mazurskiego. Powierzchnia miasta stanowi 1,59% powierzchni całego powiatu. Miasto liczy 33 314 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS).

Miasto Lubawa



Miasto położone jest w południowo - wschodniej części powiatu iławskiego. Wokół miasta znajduje się gmina Lubawa.

Miasto zajmuje powierzchnię 17 km² i jest na 7 miejscu wśród największych miast województwa warmińsko - mazurskiego. Miasto stanowi 1,23% powierzchni całego powiatu. Liczba ludności miasta to 10 098 osób (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS).

Gmina Kielice



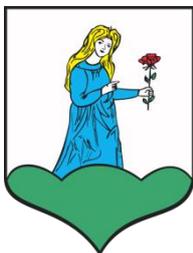
Gmina znajduje się w południowo - zachodniej części powiatu iławskiego.

Graniczy z 6 gminami: od wschodu z gminą Iława, od północy z gminą Susz, od północnego zachodu z gminą Prabuty (woj. pomorskie, powiat kwidzyński), od zachodu z gminą Gardeja (woj. pomorskie, powiat kwidzyński), od południowego zachodu z gminą Łasin (woj. kujawsko - pomorskie, powiat grudziądzki), zaś od południa z gminą Biskupiec (powiat nowomiejski).

Powierzchnia gminy to 173 km² (12,49% powierzchni całego powiatu iławskiego), a liczba ludności wynosi 6 079 osób (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Kielice oraz 15 sołectw: Biskupiczki, Butowo, Goryń, Jędrychowo, Kantowo, Klimy, Krzywka, Limża, Łęgowo, Łodygowo, Ogrodzieniec, Pławty Wielkie, Sobiewola, Trupel oraz Wola.

Gmina Susz



Gmina położona jest w zachodniej części powiatu iławskiego.

Sąsiaduje z 5 gminami: od południowego zachodu z gminą Kielice, od południowego wschodu z gminą Iława, od północnego wschodu z gminą Zalewo, od północy z gminą Stary Dziergoń (woj. pomorskie, powiat sztumski), zaś od zachodu z gminą Prabuty (woj. pomorskie, powiat kwidzyński).

Powierzchnia gminy wynosi 259 km² (18,7% powierzchni całego powiatu iławskiego). Gmina liczy 13 038 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS).

Gmina składa się z miasta Susz oraz 29 sołectw: Adamowo, Babięty Wielkie, Bałoszyce, Bronowo, Brusiny, Chełmżyca, Czerwona Woda, Dąbrówka, Emilianowo, Falknowo, Grabowiec, Jakubowo Kielickie, Januszewo, Jawty Małe, Jawty Wielkie, Kamieniec, Krzywiec, Lubnowy (wsie: Lubnowy Małe i Lubnowy Wielkie), Michałowo, Nipkowie, Olbrachtowo, Olbrachtówko, Piotrkowo, Redaki, Różnowo, Rudniki, Ulnowo oraz Żakowice.

Gmina Zalewo



Gmina Zalewo znajduje się w północnej części powiatu iławskiego.

Graniczy z 5 gminami: od południowego zachodu z gminą Susz, od południa z gminą Iława, od południowego wschodu z gminą Miłomłyn (powiat ostródzki), od północnego wschodu z gminą Małdyty (powiat ostródzki), zaś od północnego zachodu z gminą Stary Dzierzgoń (woj. pomorskie, powiat sztumski).

Gmina zajmuje powierzchnię 254 km² (18,34% powierzchni całego powiatu iławskiego) i liczy 6 977 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS).

Gminę tworzy miasto Zalewo oraz 22 sołectwa: Bajdy, Barty, Bądky, Boreczno, Dajny, Dobrzyki, Duba, Gajdy, Girgajny, Janiki Wielkie, Jaśkowo, Jerzwałd, Kupin, Matyty, Mazanki, Międzychód, Półwieś, Rąbity, Urowo, Wielowieś, Wieprz oraz Witoszewo.

Gmina Iława



Gmina położona jest w centralnej części powiatu iławskiego.

Sąsiaduje z 9 gminami: od północy z gminą Zalewo, od północnego zachodu z gminą Susz, od południowego zachodu z gminami Kisielice oraz Biskupiec (powiat nowomiejski), od południa z gminą Nowe Miasto Lubawskie (powiat nowomiejski), od południowego wschodu z gminą Lubawa, od wschodu z gminą Ostróda (powiat ostródzki), zaś od północnego wschodu z gminą Miłomłyn (powiat ostródzki). W środku gminy Iława znajduje się miasto Iława.

Powierzchnia gminy to 424 km² (30,61% powierzchni całego powiatu iławskiego), zaś liczba ludności to 12 884 osoby (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS).

Gmina składa się z 31 sołectw: Dół, Dziarny, Franciszkowo, Frednowy, Gałdowo, Gardzień, Gromoty, Gulb, Kałduny, Kamień Duży, Karaś, Laseczno, Ławice, Makowo, Małyki, Mózgowo, Nejdyki, Nowa Wieś, Radomek, Rudzienice, Segnowy, Siemiany, Skarszewo, Starzykowo, Stradomno, Szalkowo, Szymbark, Tynwałd, Wiewiórka, Wikielec oraz Ząbrowo.

Gmina Lubawa



Gmina leży w południowo - wschodniej części powiatu iławskiego.

Graniczy z 7 gminami: od północnego zachodu z gminą Iława, od południowego zachodu z gminą Nowe Miasto Lubawskie (powiat nowomiejski), od południa z gminą Grodziczno (powiat nowomiejski), od południowego wschodu z gminami Rybno (powiat działdowski) oraz Dąbrówno (powiat ostródzki), od północnego wschodu z gminą Ostróda (powiat ostródzki). W centrum gminy znajduje się miasto Lubawa.

Gmina zajmuje powierzchnię 236 km² (17,04% powierzchni całego powiatu iławskiego) i liczy 10 632 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2014r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi 27 sołectw: Byszwałd, Czerlin, Fijewo, Gierłoż Polska, Grabowo, Gutowo, Kazanice, Losy, Lubstyn, Lubstynek, Ludwichowo, Łążyn, Mortęgi, Omule, Pomierki, Prątnica, Raczek, Rakowice, Rożental, Rumienica, Samplawa, Szczepankowo, Targowisko, Tuszewo, Wałdyki, Zielkowo, Złotowo.

2.2 Sytuacja społeczno - gospodarcza obszaru

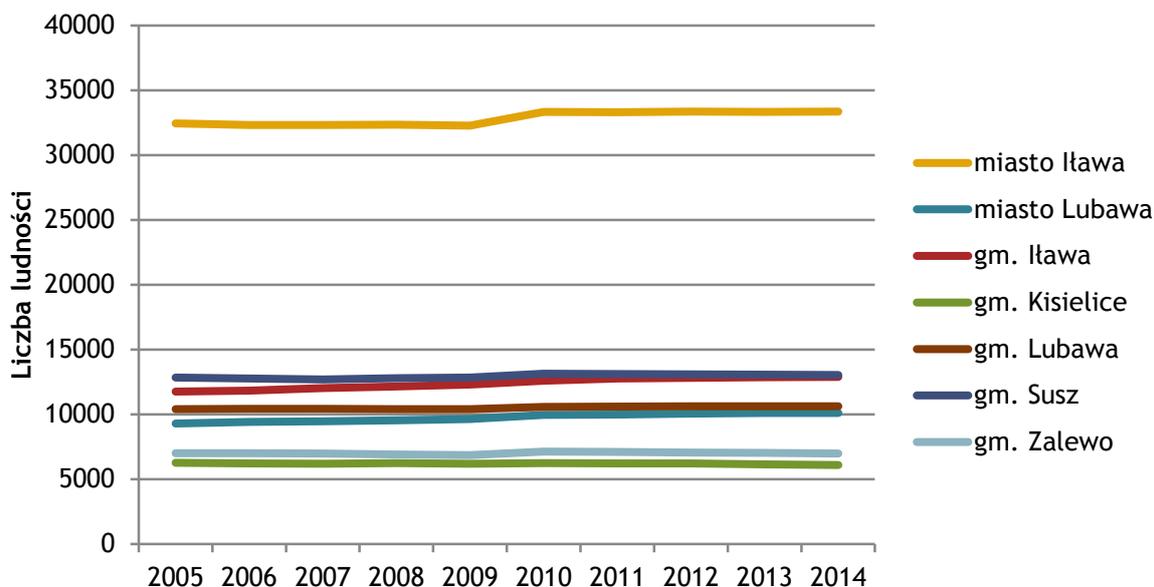
2.2.1 Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, powiat iławski na koniec 2014 roku liczył 93 052 mieszkańców. Tabela poniżej prezentuje liczbę ludności w poszczególnych gminach oraz w całym powiecie iławskim w roku 2005, 2010 oraz 2014, zaś poniższy wykres przedstawia zmiany liczby ludności w ciągu ostatnich 10 lat.

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie iławskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2005	2010	2014
powiat iławski	90007	92903	93052
miasto Iława	32445	33324	33344
miasto Lubawa	9291	9947	10098
gm. Iława	11765	12592	12884
gm. Kieselice	6260	6238	6079
gm. Lubawa	10406	10564	10632
gm. Susz	12840	13120	13038
gm. Zalewo	7000	7118	6977

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu iławskiego w latach 2005 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W latach 2005 - 2012 liczba ludności w powiecie iławskim rosła, jednak od roku 2012 liczba ta spada. W porównaniu z rokiem 2005, w roku 2014 liczba ludności w powiecie iławskim wzrosła

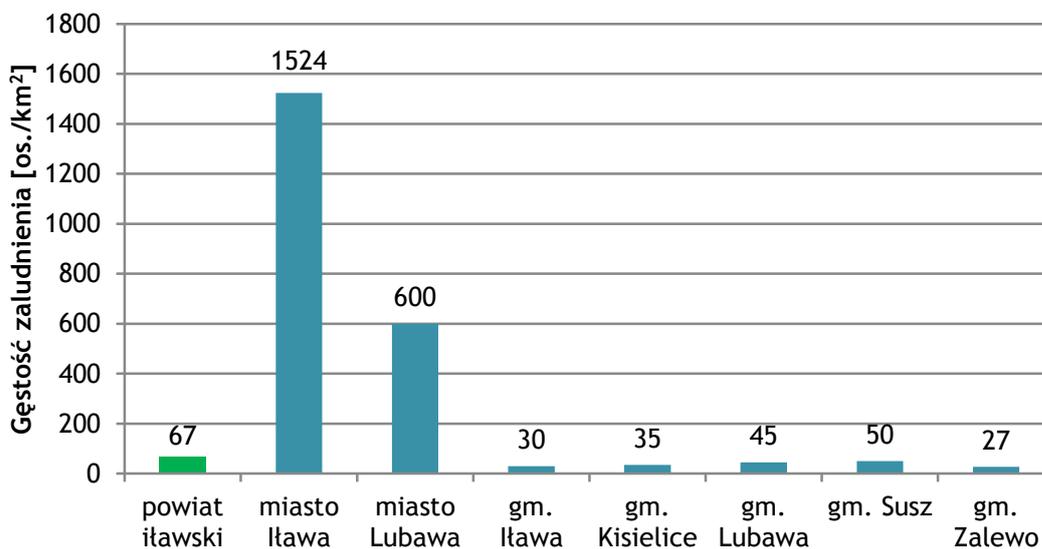
o 3045 osób. Największy przyrost zanotowano w gminie Iława (1119 osób). Znacznie wzrosła również liczba osób w mieście Iława (899 osób) oraz w mieście Lubawa (807 osób). Wzrost liczby ludności nastąpił także w gminach Lubawa (226 osób) oraz Susz (198 osób). Spadek liczby ludności miał miejsce w gminach Kisielice (181 osób) oraz Zalewo (23 osoby).

Poniższa tabela oraz wykres przedstawiają gęstość zaludnienia w powiecie iławskim oraz w poszczególnych gminach.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie iławskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014

Jednostka terytorialna	Gęstość zaludnienia w latach		
	2005	2010	2014
powiat iławski	65	67	67
miasto Iława	1483	1523	1524
miasto Lubawa	552	591	600
gm. Iława	28	30	30
gm. Kisielice	36	36	35
gm. Lubawa	44	45	45
gm. Susz	50	51	50
gm. Zalewo	28	28	27

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie iławskim oraz w poszczególnych gminach w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Największa gęstość zaludnienia w 2014 roku występuje w miastach Iława (1524 os./km²) oraz Lubawa (600 os./km²). Miasto Lubawa cechuje się ponadto największym wzrostem gęstości zaludnienia - na przestrzeni 10 lat wartość ta wzrosła o 48 os./km². Najmniejsza gęstość

zaludnienia w 2014 roku wystąpiła w gminie Iława (30 os./km²). W całym powiecie iławskim w 2014 roku gęstość zaludnienia wyniosła 67 os./km².

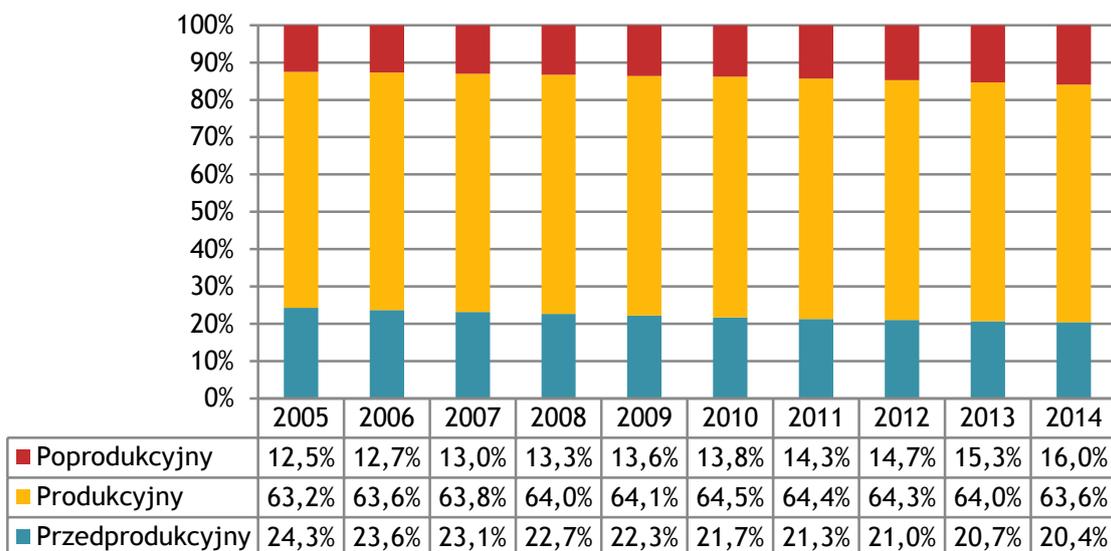
Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonowania ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

2.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział ludności na trzy grupy ekonomiczne:

- W wieku przedprodukcyjnym - przedział wiekowy 0 - 17 lat,
- W wieku produkcyjnym - przedziały wiekowe 18 - 59 lat (kobiety) oraz 18 - 64 lat (mężczyźni),
- W wieku poprodukcyjnym - 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

Na poniższym wykresie przedstawiono udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie iławskim.



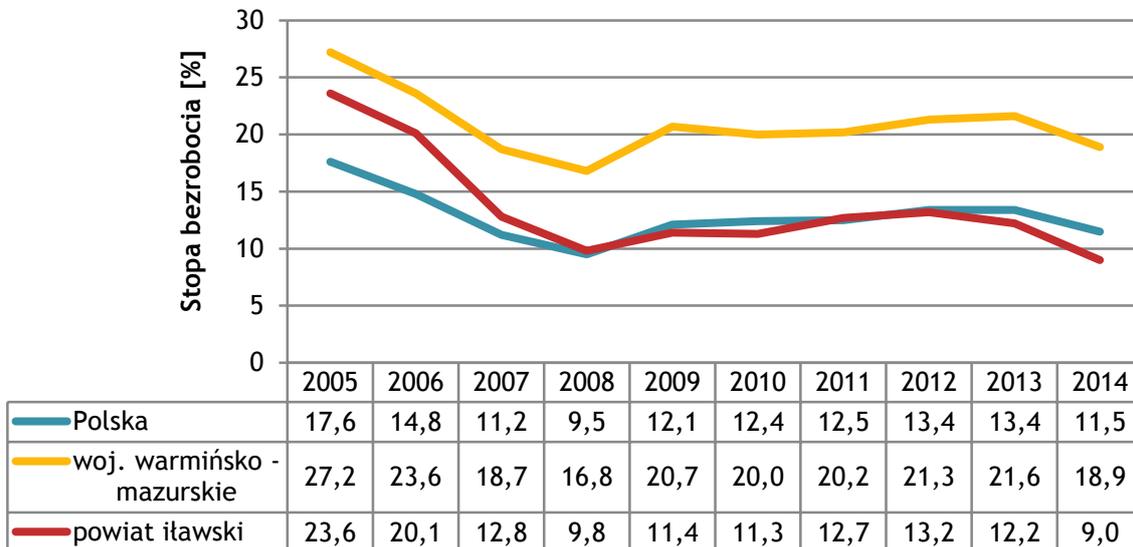
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie iławskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W powiecie iławskim, tak jak i w Polsce oraz Europie, ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. W latach 2005 - 2014, udział osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się o blisko 4% na rzecz osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. To kluczowa informacja dla sporządzenia planu transportowego - zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilka, kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych - do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend się utrzyma, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

2.2.3 Bezrobocie

Stopa bezrobocia jest jedną z wartości określających sytuację ekonomiczną ludności zamieszkującej dany obszar. Poniższy wykres przedstawia stopę bezrobocia w powiecie iławskim, województwie warmińsko - mazurskim oraz w Polsce w ostatnich 10 latach.



Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie iławskim, woj. warmińsko - mazurskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014

W 2014 roku stopa bezrobocia w powiecie iławskim była niższa od stopy bezrobocia zarówno w Polsce, jak i województwie warmińsko - mazurskim. W latach 2005 - 2008 stopa bezrobocia w powiecie zmniejszyła się, aby następnie osiągnąć tendencję wzrostową aż do 2012 roku. Obecnie obserwuje się spadek stopy bezrobocia.

Wahania stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży i będą uwzględnione przy planowaniu sieci komunikacyjnej w powiecie.

2.2.4 Prognozy liczby ludności

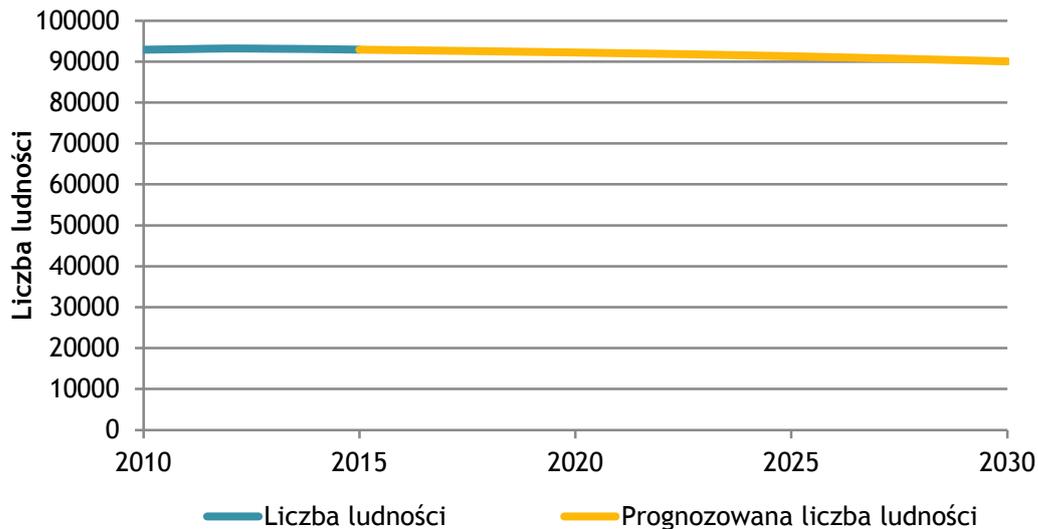
Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

Poniżej znajduje się wykres z prognozą liczby ludności w powiecie iławskim do 2030 roku.

Tabela 3. Prognoza liczby ludności powiatu iławskiego do roku 2030

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2020	2025	2030
powiat iławski	92222	91306	90047

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

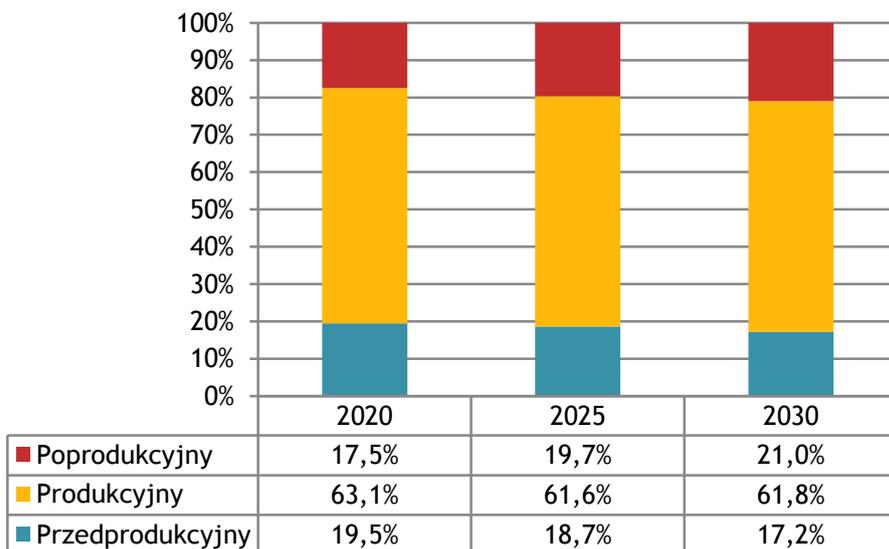


Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu iławskiego do roku 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS liczba ludności w powiecie iławskim będzie malała - w porównaniu do roku 2015, w roku 2030 liczba ta będzie mniejsza o blisko 3000 osób.

Na poniższym wykresie zaprezentowano, jak zmienią się funkcjonalne struktury wiekowe w powiecie iławskim do roku 2030.



Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według powyższej prognozy, udział osób w wieku przedprodukcyjnym będzie stale spadał na rzecz osób w wieku poprodukcyjnym, takie szacunki w połączeniu ze zmniejszającą się liczbą ludności sugerują, że znacznie zmaleje liczba osób podróżujących obligatoryjnie - do szkoły i pracy.

2.2.5 Podsumowanie

Powiat iławski składa się z 2 gmin miejskich, 3 gmin miejsko - wiejskich oraz 2 gmin wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie maleje i taki trend będzie się utrzymywał. Powiat charakteryzuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Stopa bezrobocia w powiecie jest znacznie niższa niż w województwie warmińsko - mazurskim. Zmniejszająca się liczba ludności oraz starzenie się społeczeństwa mogą sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obowiązkowe (dom - szkoła - dom oraz dom - praca - dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

2.3 Układ drogowy i kolejowy

2.3.1 Sieć drogową

Układ drogowy powiatu iławskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają dwie drogi krajowe: droga krajowa nr 15 i droga krajowa nr 16.

- Droga krajowa nr 15 - łączy Trzebnicę oraz Ostródę. Przecinając powiat iławski, przebiega przez gminę oraz miasto Lubawa.
- Droga krajowa nr 16 - łączy miejscowość Dolna Grupa (ok. Grudziądz) z granicą litewską w Ogrodnikach. Na terenie obszaru objętego planem, droga przebiega przez gminy: Kisielice, Iława oraz przez miasto Iławę.

Drogi wojewódzkie znajdujące się na terenie powiatu iławskiego to:

- Droga wojewódzka nr 515, prowadząca z województwa pomorskiego przez gminę Susz do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 521.
- Droga wojewódzka nr 519, łącząca granicę województwa pomorskiego z powiatem ostródzkim i przebiegająca przez gminę Zalewo.
- Droga wojewódzka nr 520, biegnąca od granicy z województwem pomorskim do drogi wojewódzkiej nr 515. Na terenie powiatu, cały odcinek drogi znajduje się w gminie Susz.
- Droga wojewódzka nr 521, prowadząca z województwa pomorskiego przez gminy Susz, Iława, miasto Iławę i gminę Lubawa do skrzyżowania z drogą krajową nr 15.
- Droga wojewódzka nr 522, której odcinek leży w gminie Kisielice i łączy granicę województwa pomorskiego z drogą krajową nr 16.
- Droga wojewódzka nr 536, stanowiąca łącznik między drogą krajową nr 16 a drogą krajową nr 15. Przebiega przez miasto Iławę oraz gminy Iława i Lubawa.
- Droga wojewódzka nr 537, która rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 541 i prowadzi do powiatu ostródzkiego. Przebiega przez miasto oraz gminę Lubawa.
- Droga wojewódzka nr 541, która prowadzi od drogi krajowej nr 15 przez miasto i gminę Lubawa do powiatu nowomiejskiego.

2.3.2 Sieć kolejowa

Przez powiat iławski przebiegają dwie linie kolejowe: linia nr 9 oraz linia nr 353. Obie linie są dwutorowe i zelektryfikowane, a ich zarządcą jest PKP PLK S.A.

- Linia nr 9 łączy stację Warszawa Wschodnia Osobowa ze stacją Gdańsk Główny. Przystanki i stacje położone na trasie linii oraz na terenie powiatu iławskiego to: Susz, Redaki, Ząbrowo, Iława Miasto, Iława Główna, Smolniki oraz Rakowice.
- Linia nr 353 łączy Poznań Wschód oraz Skandawę. Przystanki i stacje położone na trasie linii oraz na terenie powiatu iławskiego to: Iława Główna, Rudzienice Suskie oraz Pikus.



Mapa 2. Sieć drogowa oraz kolejowa powiatu iławskiego

Źródło: opracowanie własne

2.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu iławskiego

2.4.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu iławskiego występują przewozy:

- gminne,
- powiatowe,
- wojewódzkie,
- krajowe.

W mieście Iława funkcjonuje organizowana przez miasto komunikacja miejska. Pozostałe przewozy w obrębie powiatu to przewozy komercyjne wykonywane w oparciu o zezwolenia wydane przez organizatorów odpowiedniego szczebla. Przewozy powiatowe (czyli te, na które zezwolenia wydał Starosta Powiatu Iławskiego) zostały przeanalizowane w punkcie 3.1.

2.4.2 Transport kolejowy

Główną stacją kolejową na obszarze powiatu iławskiego jest stacja węzłowa dla przebiegających powiat linii - Iława Główna. Według rozkładu jazdy pociągów na okres 01.09-17.10.2015 zatrzymują się na niej pociągi dwóch przewoźników:

- PKP Intercity SA (pociągi dalekobieżne, organizowane przez ministerstwo oraz komercyjne),
- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (pociągi regionalne, organizowane przez marszałka).

W Iławie Głównej dostępne są pociągi dalekobieżne wszystkich kategorii (dla tych połączeń Iława Główna jest jedynym miejscem zatrzymania na obszarze powiatu):

- międzynarodowy Gdynia Główna - Wiedeń Westbahnhof,
- *Express InterCity Premium* łączące trójmiasto z Warszawą, Katowicami i Krakowem,
- *Express InterCity* Gdynia Główna - Bielsko Biała Główna,
- *InterCity* Warszawa Zachodnia - Kołobrzeg,
- *Twoje Linie Kolejowe (TLK)*, którymi można dotrzeć do Torunia, Poznania, Gdańska, Gdyni, Słupska, Szczecina, Warszawy, Olsztyna, Białegostoku, Krakowa, Rzeszowa, Przemyśla, Zagórza i Zakopanego.

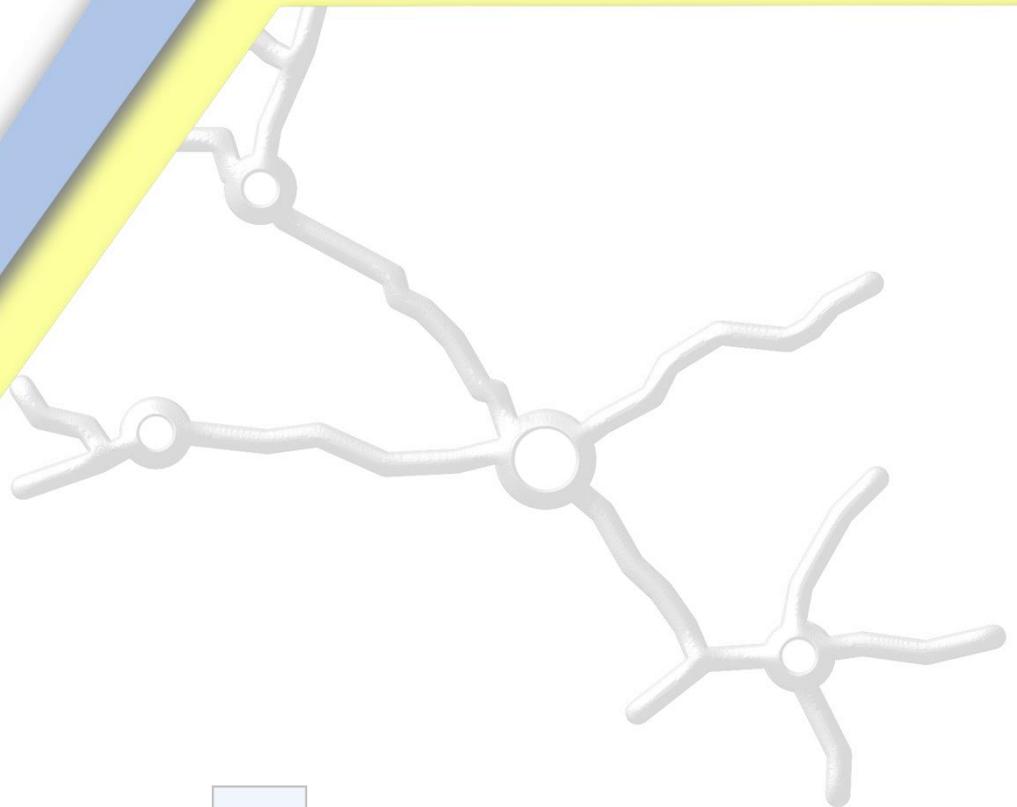
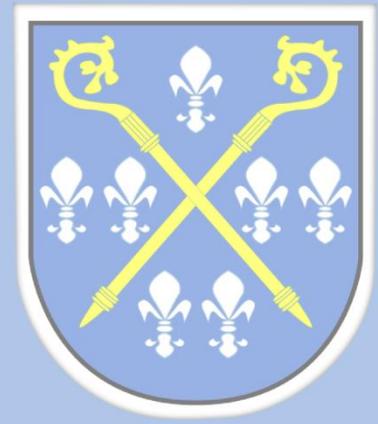
Pociągi Regio spółki Przewozy Regionalne zatrzymują się na wszystkich stacjach i przystankach na swojej drodze. Połączenia obsługują wszystkie cztery kierunki wylotowe z Iławy oferując bezpośrednią podróż do Olsztyna, Malborka, Torunia, Bydgoszczy, Olsztyna, Gdańska i Gdyni.

2.4.3 Transport lotniczy

W powiecie iławskim nie funkcjonuje żaden port lotniczy. Najbliższe lotniska cywilne znajdują się w Gdańsku oraz w Bydgoszczy.

Pod koniec 2015 roku planuje się zakończyć modernizację lotniska w Szymanach, które będzie obsługiwało region Warmii i Mazur.

3 Sieć komunikacyjna, na której planowane będzie wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej



3.1 Obecna sieć komunikacyjna

Transport drogowy

Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Obecnie powiat iławski nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat iławski nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu iławskiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Iławskiego.

Tabela 4. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Iławskiego

L.p.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze / szkolne
1	IŁAWA D.A. - LUBAWA RYN. - GROMOTY - IŁAWA D.A.	001/2015	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W IŁAWIE Sp. z o.o.	25
2	IŁAWA - LUBAWA	002/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OSTRÓDZIE Sp. z o.o.	7
3	IŁAWA - LUBAWA	005/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OSTRÓDZIE Sp. z o.o.	1
4	IŁAWA - LUBAWA - IŁAWA	002/2015 (Specjalne)	PRZEDSIĘBIORSTWO HANDLOWO USŁUGOWE USŁUGI TRANSPORTOWE - Andrzej Kujawiak	6
5	ZALEWO - IŁAWA - ZALEWO	42/3	PRZEWOZY AUTOKAROWE "LIPNICKI" EDWARD LIPNICKI, MARCIN LIPNICKI Sp. jawna	2

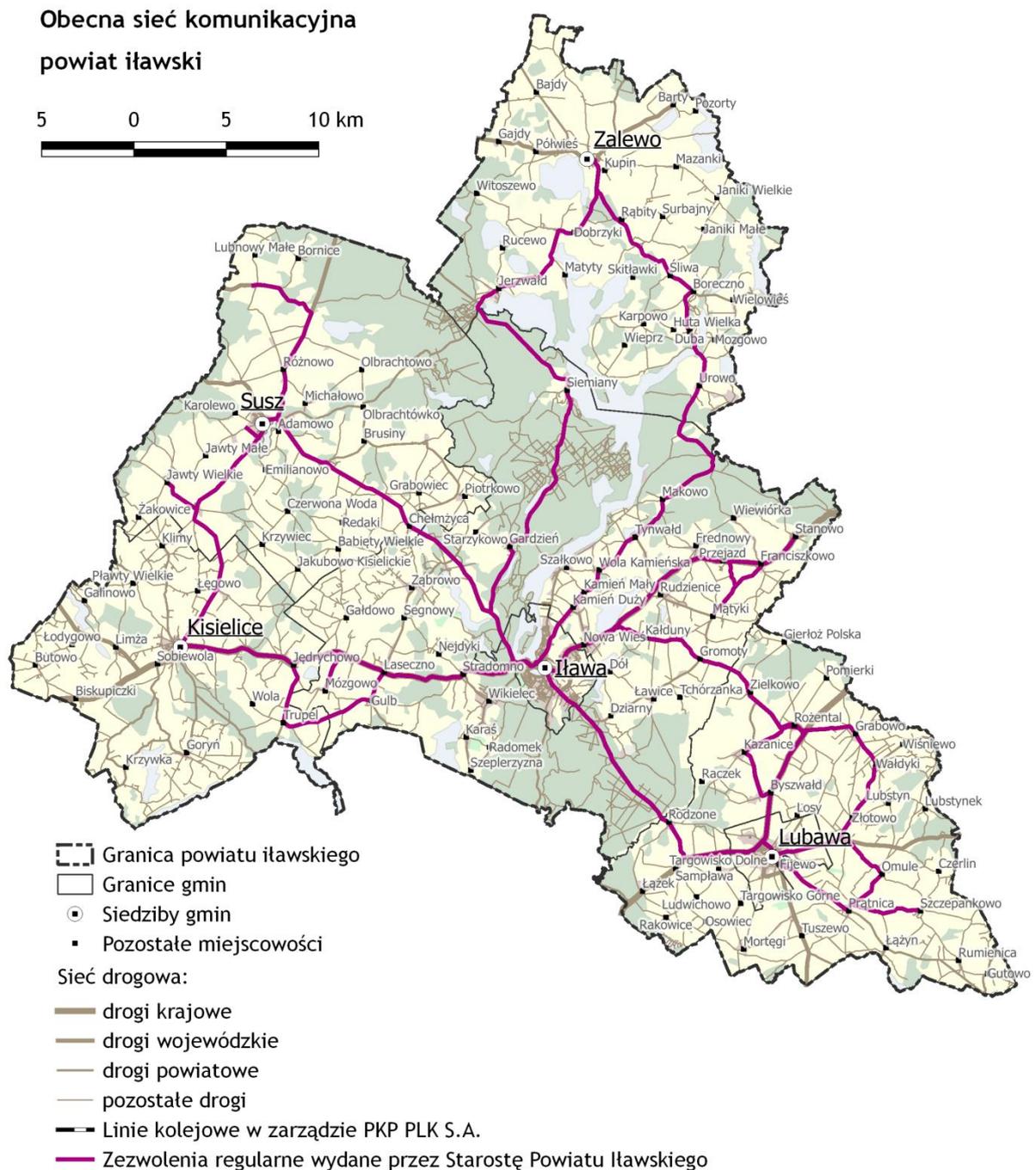
**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
DLA POWIATU IŁAWSKIEGO**

L.p.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze / szkolne
6	IŁAWA - ZALEWO - IŁAWA	011/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W IŁAWIE Sp. z o.o.	2
7	ZALEWO - IŁAWA - ZALEWO	mar-39	PRZEWOZY AUTOKAROWE "LIPNICKI" EDWARD LIPNICKI, MARCIN LIPNICKI Sp. jawna	10
8	IŁAWA - ŁEGOWO	007/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W IŁAWIE Sp. z o.o.	10
9	IŁAWA - KISIELICE PRZEZ GULB - TRUPEL	008/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W IŁAWIE Sp. z o.o.	2
10	ZALEWO SZKOŁA - ZALEWO SZKOŁA	69	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OSTRÓDZIE Sp. z o.o.	3
11	KISIELICE - SUSZ	003/2015	Przewóz osób Wilemscy DANIEL WILEMSKI, KAMIL WILEMSKI S.C.	4
12	IŁAWA - STANOWO - IŁAWA	010/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W IŁAWIE Sp. z o.o.	5
13	IŁAWA - LUBNOWY WIELKIE	009/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W IŁAWIE Sp. z o.o.	7
14	SUSZ - IŁAWA	006/2014	SŁAWOMIR JASTRZĘBOWSKI	26
15	LUBAWA - LUBAWA	004/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OSTRÓDZIE Sp. z o.o.	2

L.p.	Nazwa linii regularnej	Nr zezwolenia	Nazwa przewoźnika	Orientacyjna liczba kursów w dni robocze / szkolne
16	LUBAWA - LUBAWA	003/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OSTRÓDZIE Sp. z o.o.	2
17	LUBAWA - LUBAWA	001/2014	PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ W OSTRÓDZIE Sp. z o.o.	5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez powiat iławski

Na poniższej mapie przedstawiono obecną sieć komunikacyjną opracowaną na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Iławskiego.



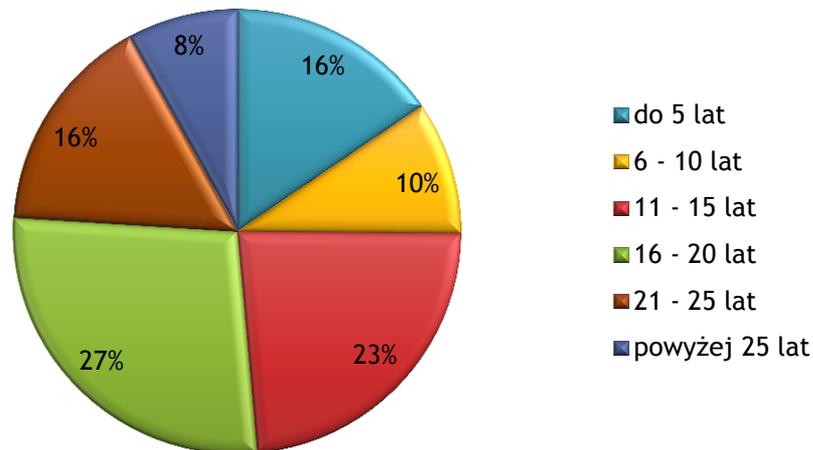
Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna powiatu iławskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Iławskiego

Łącznie na 16 liniach regularnych (o charakterze powiatowym) wykonywanych jest 113 kursów (licząc za jeden kurs przejazd w jedną stronę). Ponadto w powiecie funkcjonuje linia specjalna na trasie Iława - Lubawa. W dni robocze wykonywanych jest 6 kursów (licząc za jeden kurs przejazd w jedną stronę).

Tabor wykorzystywany przez przewoźników świadczących usługi transportowe w powiecie iławskim do obsługi obecnej sieci komunikacyjnej o charakterze powiatowym.

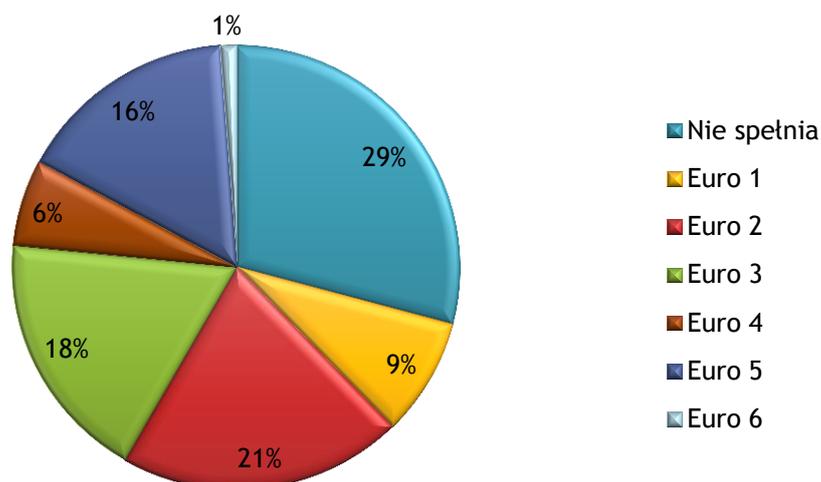
Czynnikiem mającym duży wpływ na standardy obsługi przewozów pasażerskich jest stan taboru, którym przewoźnicy świadczą usługi transportowe. Szczególnie ważnymi cechami są wiek oraz normy emisji spalin. Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez przewoźników obsługujących sieć komunikacyjną w powiecie iławskim została przedstawiona poniżej.



Wykres 7. Wiek pojazdów wykorzystywanych przez przewoźników świadczących usługi w powiecie iławskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez powiat iławski

Średni wiek pojazdów wykorzystywanych przez przewoźników wykonujących usługi przewozowe w powiecie iławskim to 15 lat. Najstarsze pojazdy mają 29 lat.



Wykres 8. Struktura taboru wykorzystywanego przez przewoźników do świadczenia usług przewozowych w powiecie iławskim pod względem norm emisji spalin EURO

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przestanych przez powiat iławski

29% pojazdów nie spełnia żadnej normy emisji spalin. Blisko co piąty pojazd spełnia normę Euro 2, 18% pojazdów spełnia normę Euro 3, 16% pojazdów spełnia normę Euro 5, norma Euro 1

spełniana jest przez 9% pojazdów, zaś normę Euro 4 spełnia 6% pojazdów. Najwyższą obecnie normę Euro 6 spełnia 1% pojazdów.

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

Powiat iławski planuje dążyć do zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu oraz po rozpoczęciu organizowania i (ewentualnego) finansowania transportu zbiorowego do optymalnego prowadzenia przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych o adekwatnych do potrzeb przewozowych parametrach obsługi. Powiat iławski jako organizator transportu zbiorowego będzie dostosowywał ofertę przewozową do zmieniających się zachowań transportowo-komunikacyjnych mieszkańców m.in. w oparciu o wnioski pasażerów dotyczące tras czy rozkładów jazdy, jak również w związku z pojawiającymi się istotnymi z punktu widzenia przewozów powiatowych generatorami ruchu. Relacje i trasy komunikacyjne będą uwzględniać wytyczne nakreślone przez gminne studia uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego. Czynnikiem wpływającym na zmiany i kierunki natężenia ruchu pasażerskiego są przede wszystkim:

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

Celem zmian wprowadzanych na sieci komunikacyjnej będzie zabezpieczenie realizacji podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem osób niemogących samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego oraz podnoszenie atrakcyjności oferty przewozowej.

Planowana sieć komunikacyjna składa się z połączeń w trzech wariantach:

- wariant podstawowy - połączenia niezbędne do utrzymania, łączące siedziby gmin z miastem Iława;
- wariant uzupełniający I - połączenia uwzględniające obecnie funkcjonujące linie;
- wariant uzupełniający II - połączenia, które pozwalają łączyć Iławę z sąsiednimi powiatami.

Poniższa tabela zawiera szczegółowe informacje dotyczące wariantu podstawowego sieci komunikacyjnej. Cyfry w nazwach linii oznaczają gminy początku i końca trasy, odpowiednio: 1 - Lubawa, 2 - Zalewo, 3 - Susz, 4 - Kisielice. Połączenia zostały zaplanowane jako przelotowe przez miasto Iławę, aby zapewnić jak najwięcej bezpośrednich połączeń.

Tabela 5. Linie komunikacyjne w wariantcie podstawowym sieci w powiecie iławskim

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P12	Zalewo - Dobrzyki - Jerzwałd - Siemiany - Gardzień - Kamionka - Iława - Rodzone - Targowisko - Lubawa	58	5	3*	3*

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P13	Susz - Adamowo - Grabowiec - Chełmżyca - Kamionka - Iława - Kałduny - Gromoty - Zielkowo - Rożental - Byszałd - Lubawa	49	5	3*	3*
P14	Kisielice - Jędrychowo - Laseczno - Iława - Kałduny - Gromoty - Zielkowo - Kazanice - Byszałd - Lubawa	50	3	1*	1*
P24	Kisielice - Jędrychowo - Trupel - Gulb - Laseczno - Stodomno - Iława - Kamień - Tynwałd - Makowo - Urowo - Śliwa - Rąbity - Zalewo	65	3	2*	2*

Źródło: opracowanie własne

* dopuszcza się zmniejszenie liczby par połączeń w przypadku braku zapotrzebowania na wskazanych relacjach.

Przewidzianą do realizacji w pierwszej kolejności jest sieć podstawowa (wariant podstawowy), natomiast linie sieci uzupełniających (wariant uzupełniający I i II) uruchamiane będą w miarę możliwości finansowych powiatu i faktycznego zapotrzebowania wśród mieszkańców.

W ramach sieci podstawowej (obligatoryjnej) planuje się zapewnić standard obsługi w postaci prowadzenia co najmniej 5 par połączeń w dni robocze łączących każdą siedzibę gminy z siedzibą powiatu. W ramach potrzeb i możliwości organizacyjnych, technicznych i finansowych oferta może być zwiększana, przy czym dopuszcza się wprowadzenie kursów w relacjach skróconych.

Wariant uzupełniający I jest rozwinięciem wariantu podstawowego o przedłużenie linii oraz utworzenie nowych. Numeracja linii wynika z numeracji linii podstawowych. Przebieg linii wariantu uzupełniającego I przedstawia poniższa tabela.

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P12	Zalewo - Dobrzyki - Jerzwałd - Siemiany - Gardzień - Kamionka - Iława - Rodzone - Targowisko - Lubawa	58	5	3*	3*

Nazwa linii	Przebieg linii	Długość [km]	Minimalna liczba par połączeń		
			dni robocze	soboty	niedziele i święta
P13	Susz - Adamowo - Grabowiec - Chełmżyca - Kamionka - Iława - Kałduny - Gromoty - Zielkowo - Rożental - Byszwałd - Lubawa	49	5	3*	3*
P14	Łęgowo - Kisielice - Jędrychowo - Mózgowo - Laseczno - Iława - Kałduny - Gromoty - Zielkowo - Kazanice - Byszwałd - Lubawa	59	3	1*	1*
P24	Kisielice - Jędrychowo - Trupel - Gulb - Laseczno - Stadomno - Iława - Kamień - Tynwałd - Makowo - Urowo - Śliwa - Rąbity - Zalewo	65	3	2*	2*
P10	Lubawa - Fijewo - Prątnica - Szczepankowo - Prątnica - Omule - Złotowo - Lubawa	23	2	0	0
P11	Lubawa - Byszwałd - Rożental - Grabowo - Złotowo - Lubawa	22	3	0	0
P43	Kisielice - Łęgowo - Bałszyce - Jawty Wielkie - Bałszyce - Susz - Różnowo - Lubnowy Wielkie	32	3	2*	2*
P50**	Iława - Nowa Wieś - Rudzienice - Frednowy - Przejazd - Franciszkowo - Stanowo - Franciszkowo - Mątyki - Przejazd - Frednowy - Rudzienice - Nowa Wieś - Iława	35	2	0	0

Źródło: opracowanie własne

* dopuszcza się zmniejszenie liczby par połączeń w przypadku braku zapotrzebowania na wskazanych relacjach

** W przypadku kursu P50, za jedną parę kursów należy rozumieć przejazd na trasie Iława - Nowa Wieś - Rudzienice - Frednowy - Przejazd - Franciszkowo - Stanowo - Franciszkowo - Mątyki - Rudzienice - Nowa Wieś - Iława

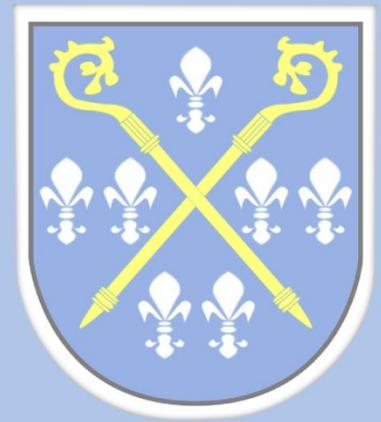
W wariantcie uzupełniającym II linie komunikacyjne zapewniające zaspokojenie powiatowych potrzeb transportowych nie muszą kończyć się w relacjach powiatowych, ale mogą wybiegać do sąsiednich powiatów. W takich przypadkach, zależnie od przyjętego modelu organizacyjnego, powiat iławski może nie być jedynym organizatorem tych połączeń (może też nie być nim w ogóle), będzie jednak zabiegać o jak najlepszą integrację tych połączeń z pozostałą siecią powiatową. Powiat iławski rozważy możliwość zawierania porozumień międzypowiatowych.

Głównym węzłem przesiadkowym dla powiatowej sieci komunikacyjnej jest miasto Iława, w którym ogniskuje się większość linii. Iława została również wskazana jako węzeł przesiadkowy w planie transportowym dla województwa warmińsko - mazurskiego. Ponadto planuje się utworzenie węzła przesiadkowego uzupełniającego w Lubawie. Jest to miasto, w którym spotykają się planowane linie oraz cechujące się znaczną wymianą pasażerską w obecnym układzie komunikacyjnym.

Powiat iławski nie jest i nie planuje być organizatorem przewozów kolejowych, jednak w miarę możliwości technicznych i organizacyjnych będzie dążyć do skomunikowania połączeń powiatowych z komunikacją kolejową oraz będzie zabiegał u organizatora tych przewozów - Marszałka Województwa Warmińsko - Mazurskiego, o jak najlepsze dostosowanie oferty do potrzeb mieszkańców.

Mapa planowanej sieci komunikacyjnej (część graficzna planu transportowego) znajduje się w rozdziale 13.

4 Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu iławskiego



4.1 Lokalizacja obiektów użyteczności publicznej

Generatorami ruchu są przede wszystkim obiekty użyteczności publicznej, a więc ogólnodostępne budynki przeznaczone dla administracji publicznej, kultury, oświaty, szkolnictwa, nauki, opieki zdrowotnej, sportu, rekreacji i turystyki. Pełnione przez nie funkcje determinują charakter realizowanych do nich podróży, w tym cykliczność, częstotliwość i pory odbywania podróży.

Miejsca pracy czy szkoły generują ruch o charakterze codziennych, cyklicznych przemieszczeń odbywanych o określonych porach i po określonej trasie.

Życie towarzyskie, potrzeby kulturalne, ochrona zdrowia, urzędy oraz instytucje publiczne generują przewozy wykazujące się brakiem regularności, nierzadko incydentalnością, o zróżnicowanej częstotliwości odbywania podróży i różnych porach przemieszczania się.

W przypadku planu transportowego dla powiatu istotne są te obiekty użyteczności publicznej, które generują ruch międzygminny w ramach powiatu.

4.1.1 Urzędy i instytucje publiczne

Jedną z głównych grup generujących ruch są urzędy państwowe i samorządowe oraz instytucje publiczne powiatu iławskiego. Wykaz ważniejszych instytucji (urzędów) znajduje się w poniższej tabeli.

Tabela 6. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie iławskim

L.p.	Nazwa urzędu	Adres
1	Starostwo Powiatowe w Iławie	ul. gen. Władysława Andersa 2a, 14-200 Iława
2	Powiatowy Urząd Pracy	ul. 1 Maja 8b, 14-200 Iława
3	Zarząd Dróg Powiatowych	ul. Tadeusza Kościuszki 33A, 14-200 Iława
4	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. gen. Władysława Andresa 12, 14-200 Iława
5	Komenda Powiatowa Policji w Iławie	ul. Wiejska 4, 14-200 Iława

Źródło: opracowanie własne

4.1.2 Placówki oświatowe

Uczniowie stanowią jedną z liczniejszych grup klientów transportu zbiorowego stale korzystających z usług przewozowych, potrzebują mieć zatem możliwość sprawnego i szybkiego połączenia z miejsca zamieszkania do miejsca nauki. Realizacja podróży związana z trasą dom - nauka - dom jest zakwalifikowana do podróży obligatoryjnych, zasadniczo realizowanych właśnie transportem zbiorowym.

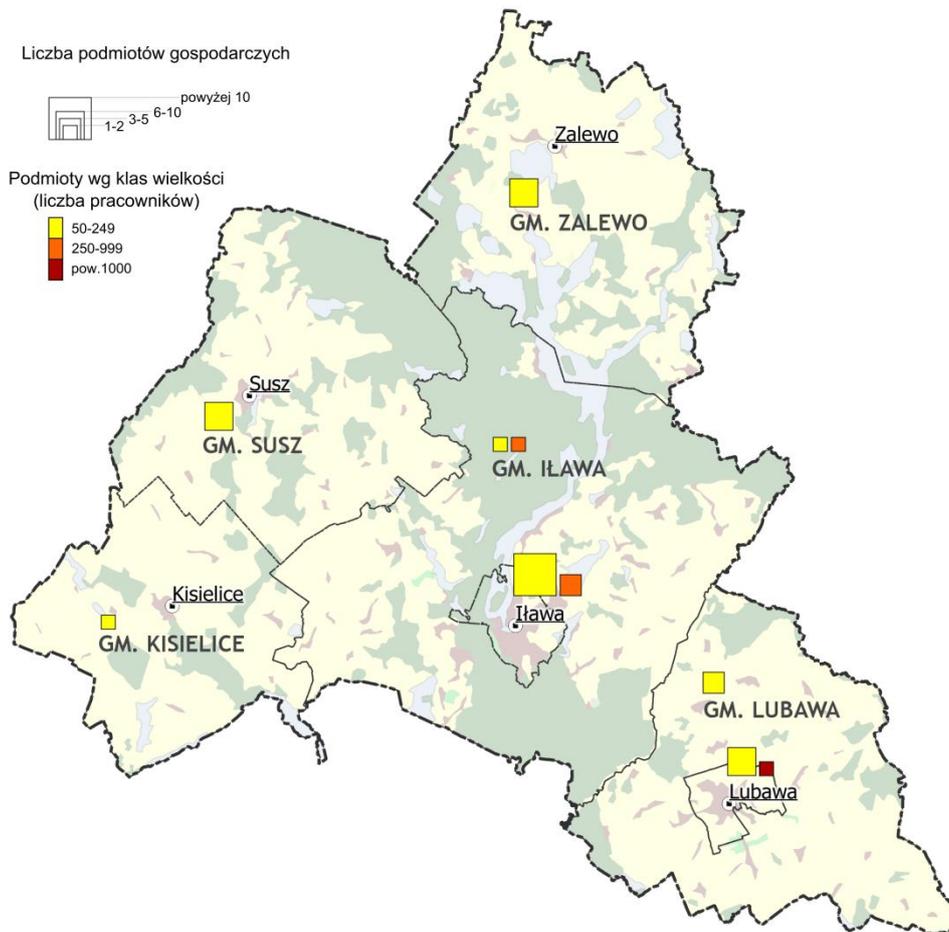
Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.

Tabela 7. Placówki oświatowe w powiecie iławskim

L.p.	Nazwa placówki	Adres placówki
1	Zespół Szkół Ogólnokształcących im. Stefana Żeromskiego w Iławie	ul. Henryka Sienkiewicza 1, 14-200 Iława
2	Zespół Szkół im. Bohaterów Września 1939 Roku w Iławie w skład którego wchodzi: Powiatowy Młodzieżowy Dom Kultury	ul. Mikołaja Kopernika 8A, 14-200 Iława
3	Zespół Szkół im. Konstytucji 3 Maja w Iławie	Ludwika Mierostawskiego 10, 14-200 Iława
4	Zespół Szkół w Lubawie	ul. Gdańska 25, 14-260 Lubawa
5	Zespół Szkół Rolniczych im. Heleny i Stanisława Sierakowskich w Kisielicach	ul. Daszyńskiego 12, 14-220 Kisielice
6	Zespół Szkół im. Ireny Kosmowskiej w Suszu	ul. Wiejska 1, 14-240 Susz
7	Zespół Placówek Szkolno - Wychowawczych w Iławie:	ul. Tadeusza Kościuszki 23A, 14-200 Iława
8	Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Iławie	ul. Karola Chodkiewicza 5, 14-200 Iława
9	Powiatowe Centrum Kształcenia Praktycznego w Iławie	ul. 1 Maja 8A, 14-200 Iława
10	Powiatowe Centrum Rozwoju Edukacji w skład którego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> • Poradnia Psychologiczno Pedagogiczna • Powiatowa Biblioteka Pedagogiczna 	ul. Mikołaja Kopernika 8A, 14-200 Iława

Źródło: opracowanie własne

4.1.3 Strefy Przemysłowe i duże zakłady pracy



Mapa 4. Liczba podmiotów gospodarczych z podziałem na klasy wielkości

Źródło: opracowanie własne

Największa strefa przemysłowa znajduje się w Lubawie. Firma Ikea Industry Sp. z o.o. zatrudnia ponad 1 000 pracowników. W Iławie zlokalizowanych jest 5 zakładów przemysłowych zatrudniających od 250 do 999 pracowników. Jeden taki zakład znajduje się w gminie Iława.

4.1.4 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

Kolejną grupą generatorów ruchu są obiekty sportowe, rekreacyjne oraz kulturalne. Generują one przewozy o charakterze incydentalnym. Wykaz najważniejszych obiektów związanych z kulturą i sportem został przedstawiony w poniższej tabeli.

Tabela 8. Wykaz obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych w powiecie iławskim

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1	Powiatowa Biblioteka Pedagogiczna	ul. Mikołaja Kopernika 8A, 14 - 200 Iława
2	Kinoteatr Pasja	ul. Niepodległości 13a, 14 - 200 Iława
3	Kino Pokój	ul. Kupnera 27, 14 - 260 Lubawa

L.p.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
4	Centrum Turystyczno - Rekreacyjne w Iławie	ul. Biskupska 2, 14 - 200 Iława
5	Hala Sportowo - Widowiskowa	ul. Niepodległości 11b, 14 - 200 Iława

Źródło: opracowanie własne

4.1.5 Publiczne placówki służby zdrowia

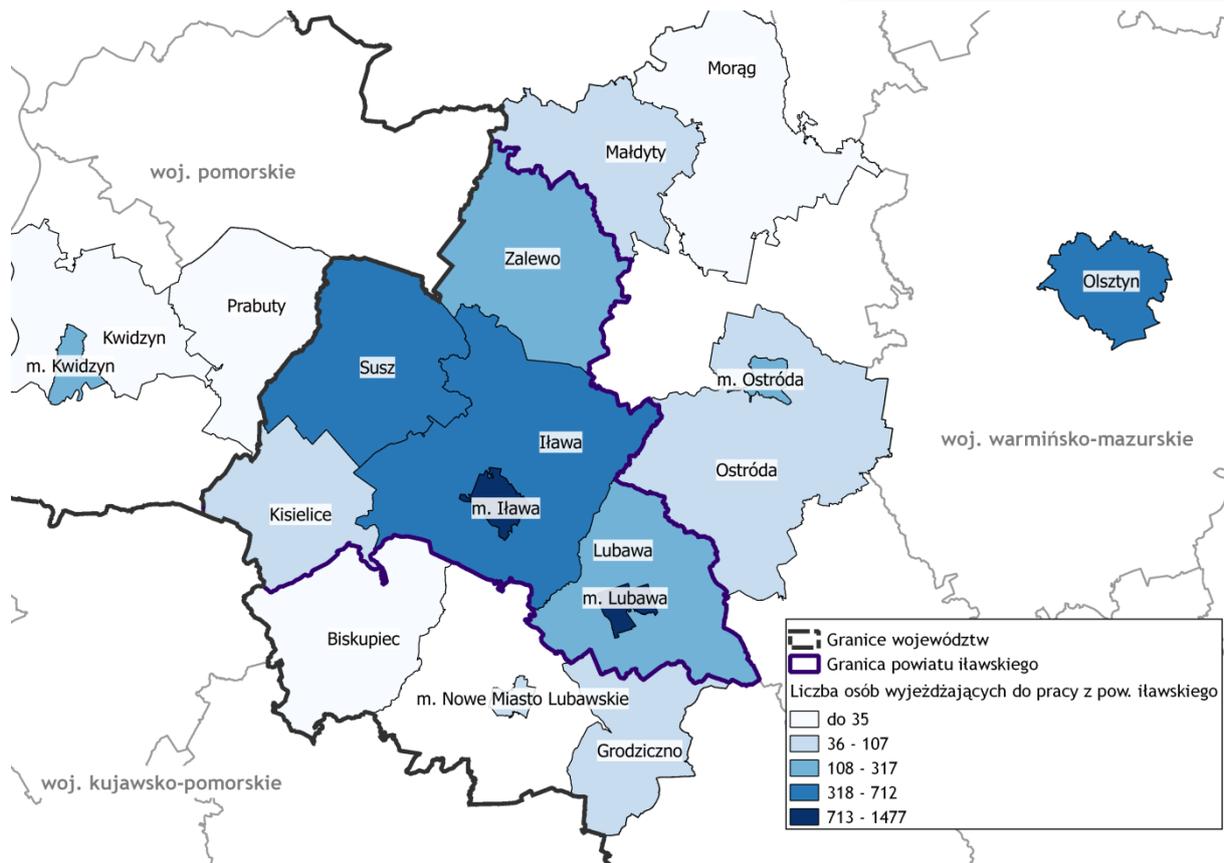
Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. W powiecie iławskim znajduje się Powiatowy Szpital im. Władysława Biegańskiego w Iławie.

4.2 Dominujące kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu iławskiego

Kierunki przemieszczania się mieszkańców powiatu iławskiego określono na podstawie opracowania Głównego Urzędu Statystycznego np. „Dojazdy do pracy - NSP 2011”. W ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 roku zbadano dojazdy do pracy dla ogółu osób pracujących. Badanie zostało przeprowadzone na podstawie danych znajdujących się w rejestrach administracyjnych, pozyskanych przez statystykę publiczną. W efekcie dokonano statystyki dojeżdżających do pracy, wraz z dokładną identyfikacją terytorialną ich miejsca pracy, które w połączeniu z faktycznym miejscem zamieszkania tych osób wyznaczyły kierunki przepływów związanych z pracą.

Badanie to nie uwzględnia środka transportu, częstotliwości i czasu podróży osób dojeżdżających do pracy. Do analiz wykorzystano wyłącznie dane tabelaryczne dołączone do opracowania NSP 2011.

Poniższa mapa pokazuje, gdzie najchętniej wyjeżdżają do pracy mieszkańcy powiatu iławskiego.



Mapa 5. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu iławskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu "Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011", GUS, Warszawa 2014

Najatrakcyjniejszym obszarem jest miasto Iława - według wyników badań w tym mieście pracuje ponad 22% mieszkańców powiatu iławskiego pracujących poza gminą zamieszkania. Niewiele mniej osób pracujących poza gminą zamieszkania dojeżdża do miasta Lubawa - 21%. Znaczną ilość podróży wewnątrz powiatowych w ramach dojazdu do pracy generują gminy Susz oraz Zalewo.

Poza powiatem iławskim duży udział mieszkańców znajduje zatrudnienie w miastach Olsztyn oraz Ostróda.

Największe przepływy międzygminne wynikające z dojazdów do pracy występują w relacjach:

- Lubawa → miasto Lubawa
- Iława → miasto Iława
- Miasto Iława → Iława
- Miasto Iława → Olsztyn
- Miasto Iława → miasto Lubawa
- Miasto Lubawa → Lubawa

4.3 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu iławskiego w zależności od czasu ich występowania

Zróżnicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie iławskim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość

zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i rodzaj dnia.

4.3.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

Największe zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich odnotowuje się w dni robocze, kiedy odbywanie podróży zdeterminowane jest w przeważającej części pracą lub nauką. Miejsca pracy oraz nauki są generatorami ruchu obligatoryjnego, charakteryzującego się odpowiednią częstotliwością i regularnością. Nie oznacza to jednak, że między poniedziałkiem a piątkiem nie występują podróże fakultatywne. Istnieje zatem prawidłowość wiążąca intensywność wykorzystywania komunikacji zbiorowej w procesie polegającym na przemieszczaniu się z występowaniem zjawiska tzw. migracji wahadłowych.

Mniejsze jest zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w weekendy, wakacje, ferie zimowe i święta. Inny jest także charakter podróży odbywanych w dni wolne od pracy czy nauki. Przewozów o charakterze obligatoryjnym jest zdecydowanie mniej - niemal nie występuje konieczność dojeżdżania do szkół i innych miejsc nauki, a to właśnie uczniowie stanowią znaczną część pasażerów, jak również coraz mniej zakładów pracy funkcjonuje w systemie całotygodniowym. Realizowane podróże cechują się głównie fakultatywnością, incydentalnością, sporadycznością i nieregularnością i spowodowane są zaspokojeniem innych potrzeb, np. towarzyskich czy kulturalnych. Ponadto w dni wolne prawie nie występują potrzeby przewozowe związane z koniecznością załatwiania spraw administracyjno-urzędowych.

Najwięcej kursów realizowanych jest w dni robocze. Ich liczba jest znacznie większa niż liczba kursów przewidzianych do realizacji w soboty i w niedziele. Ponadto kursów wykonywanych w soboty jest więcej niż przewidzianych do realizacji w niedziele.

Szacuje się, że liczba pasażerów w przewozach powiatowych w dni wolne od pracy i nauki jest nawet cztero-pięciokrotnie mniejsza od liczby pasażerów korzystających z usług transportu zbiorowego w dni robocze.

4.3.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

Liczba pasażerów korzystających z oferty przewozowej na liniach powiatowych zmienia się także w zależności od pory dnia.

Największe przewozy pasażerskie odnotowuje się w szczytach komunikacyjnych: porannym i popołudniowym, jednak przepływ pasażerów w szczycie porannym, kiedy w transporcie zbiorowym przeważa funkcja dowozowa do szkół średnich i miejsc pracy - głównych generatorów ruchu w przewozach powiatowych, jest bardziej zintensyfikowany (zmiany w zakładach pracy zaczynają się zazwyczaj między godziną 6 a 8, a lekcje w szkołach - między 8 a 9). Godziny zakończenia nauki szkolnej zawierają się zazwyczaj w przedziale między godz. 12 a godz. 16, zatem szczyt popołudniowy jest bardziej rozciągnięty w czasie.

Mniejsze przewozy odnotowuje się w tzw. międzyszczytce, gdy realizowane są głównie podróże o charakterze incydentalnym, związane z koniecznością załatwiania spraw urzędowych a także podróże obligatoryjne o stosunkowo nietypowej porze występowania (np. rozpoczęcie zajęć lekcyjnych od trzeciej czy czwartej godziny czy praca w obiekcie usługowym czynnym od godziny 10 albo obiekcie gastronomicznym, czynnym nierzadko od godzin południowych).

W okresie wieczornym dostrzegalne jest występowanie mniejszych niż w międzyszczytce potoków pasażerskich.

4.4 Zapewnienie dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu publicznego

Jedną z ról komunikacji zbiorowej jest zapewnienie mobilności osobom niepełnosprawnym oraz o ograniczonej sprawności ruchowej, a więc tym, którzy nie mają możliwości samodzielnego przemieszczania się środkami transportu indywidualnego.

Już na etapie projektowania infrastruktury transportowej uwzględnia się postulaty wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W sposób szczególny brane są pod uwagę te miejsca, które stanowią potencjalne cele podróży osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności ruchowej, tj. przede wszystkim placówki służby zdrowia czy instytucje publiczne.

Przy budowie bądź modernizacji istniejącej infrastruktury przystankowej oraz ciągów pieszych do niej prowadzących planuje się:

- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej możliwie blisko źródeł ruchu (uwzględniając wytyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego),
- lokalizowanie przystanków komunikacji zbiorowej połączonej z lokalizacją ciągów pieszych,
- eliminowanie barier poruszania się poprzez:
 - likwidację barier na drodze dojścia do przystanku komunikacji zbiorowej,
 - likwidację barier w przekraczaniu ciągów komunikacyjnych,
 - dostosowanie wysokości peronów przystanków komunikacji zbiorowej do wysokości progów wejściowych pojazdów,
- umożliwianie, poprzez konstrukcję przystanków komunikacyjnych, podjazdu pojazdów jak najbliżej krawędzi przystankowej,
- optymalizowanie gęstości przystanków komunikacyjnych, z uwzględnieniem przystanków „na żądanie” (pojazd zatrzymuje się na przystanku tylko wtedy, gdy potrzeba wsiadania lub wysiadania zostanie zasygnalizowana odpowiednio wcześniej).

W rozdziale 8 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

4.5 Podsumowanie

Podstawą do zdefiniowania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu iławskiego jest lokalizacja najważniejszych obiektów użyteczności publicznej w powiecie wraz z określeniem zapotrzebowania na dostęp do tych obiektów osobom niepełnosprawnym, analiza kierunków przemieszczania się mieszkańców powiatu oraz zmian w zapotrzebowaniu na przewozy pasażerskie w zależności od dnia tygodnia czy pory dnia.

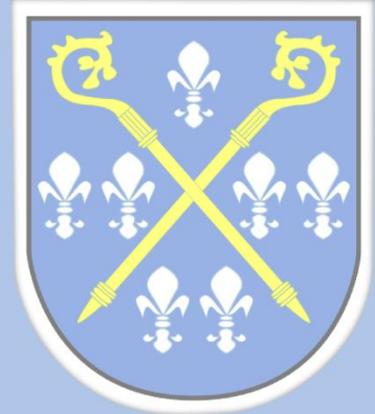
Większość obiektów użyteczności publicznej istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Iławie. W Lubawie

natomiast znajduje się strefa przemysłowa, w której liczba zatrudnionych przekracza 1000 pracowników, co wymaga zapewnienia sprawnych i częstych połączeń.

Istotne jest zapewnienie osobom niepełnosprawnym wygodnego dostępu do obiektów użyteczności publicznej, w szczególności do placówek służby zdrowia oraz instytucji publicznych. Największe przepływy pasażerskie w powiecie odnotowuje się w dni robocze w godzinach szczytu porannego i popołudniowego na trasach łączących miasta Lubawę i Iławę z gminami powiatu, natomiast najatrakcyjniejszym kierunkiem pozapowiatowym jest trasa Iława - Olsztyn. Obecnie prognozuje się utrzymanie popytu na usługi transportowe na zbliżonym poziomie do obecnego. Planuje się dążyć do utrzymania zasadniczej części sieci komunikacyjnej powiatu. Na liniach rentownych realizowane będą przewozy na zasadach komercyjnych, które będą zabezpieczać podstawowe potrzeby transportowe mieszkańców obszarów, przez który będą przebiegać ww. przewozy. Powyższe informacje zostały uwzględnione przy planowaniu publicznego transportu zbiorowego w powiecie iławskim.

5

Przewidywane finansowanie usług przewozowych



5.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat iławski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat iławski powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat iławski opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu iławskiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

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

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu iławskiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2 Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat iławski nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy ci, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napętnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu iławskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy, w tym w szczególności do miasta Iława.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż rozkłady jazdy publicznej komunikacji zbiorowej będą ułożone w taki sposób, że planowane linie o charakterze użyteczności publicznej będą pozwalały uzyskać zysk operatorom.

6 Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu



Zanieczyszczenie środowiska naturalnego, zatłoczenie dróg oraz problemy społeczne to tylko niektóre z negatywnych efektów rosnącej presji motoryzacyjnej, wpływającej na pogarszanie się jakości życia na terenach zurbanizowanych.

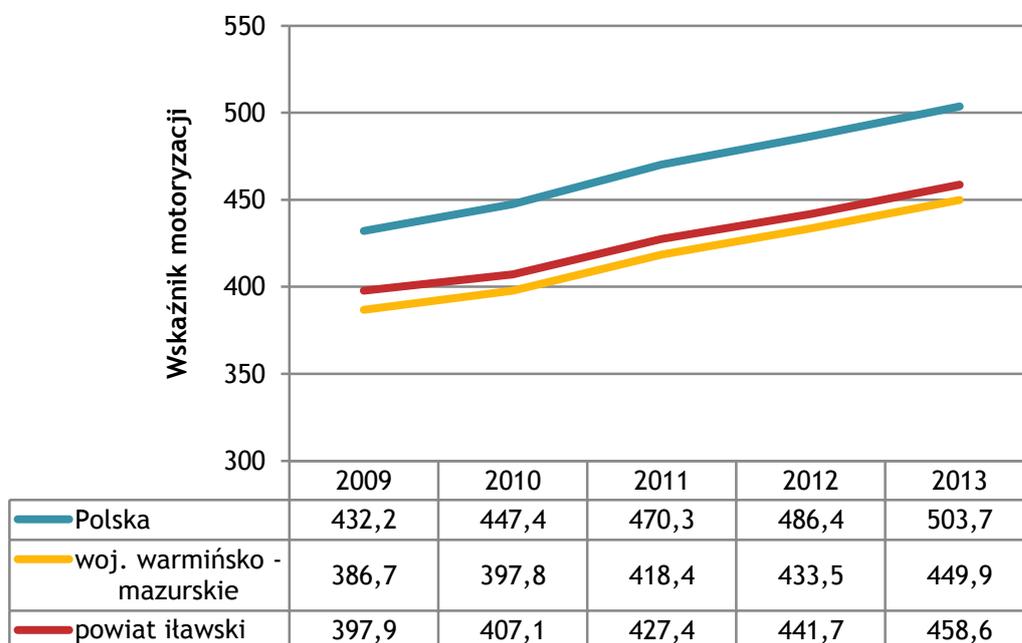
Celem polityki transportowej jest zrównoważony rozwój, czyli dążenie do zachowania optymalnego podziału pomiędzy transportem zbiorowym a zindywidualizowanym oraz do zmniejszenia obciążenia ruchem sieci drogowej. Obciążenie to jest zależne m.in. od częstotliwości użytkowania aut, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji.

6.1 Wskaźnik motoryzacji

Od kilkunastu lat w Europie obserwuje się intensywny rozwój motoryzacji. Jest to związane ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się warunków życia na zurbanizowanych terenach. Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny.

Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napelnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

Na poniższym wykresie przedstawiono wartość wskaźnika motoryzacji dla powiatu iławskiego w latach 2009-2013 oraz - dla porównania - wskaźniki dla województwa warmińsko - mazurskiego oraz Polski.

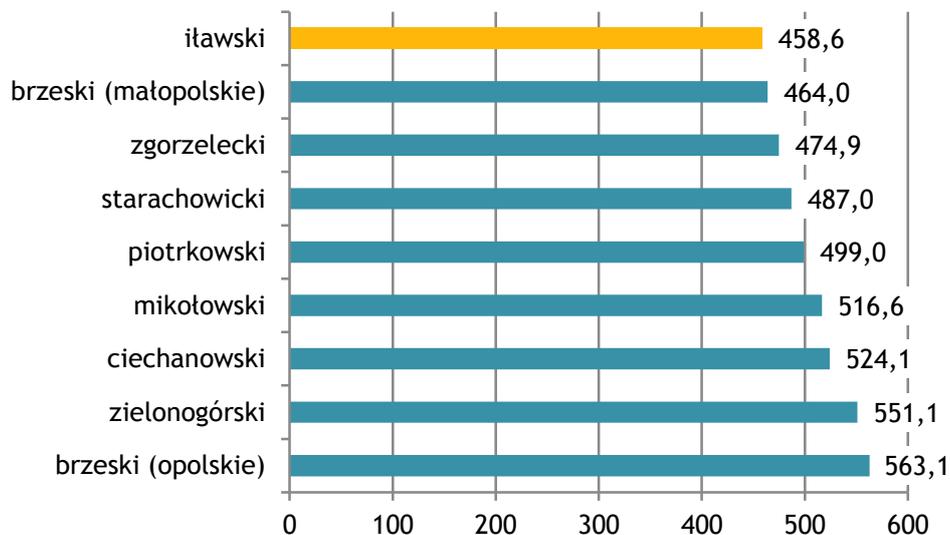


Wykres 9. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu iławskiego w latach 2009 - 2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz danych przestanych przez powiat iławski

Analizując powyższy wykres widać, że wskaźnik motoryzacji w powiecie iławskim w latach 2009-2013 jest niższy od wskaźnika motoryzacji w Polsce, jednak wyższy od wskaźnika motoryzacji w województwie warmińsko - mazurskim.

Poniższy wykres porównuje wskaźnik motoryzacji powiatu iławskiego ze wskaźnikami motoryzacji w innych powiatach podobnych pod względem liczby mieszkańców.



Wykres 10. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu iławskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz danych przesłanych przez powiat iławski

Wskaźnik motoryzacji w powiecie iławskim w porównaniu z innymi powiatami jest niski. Według krajowych prognoz, wskaźnik w powiecie będzie rósł, jednak w nieco wolniejszym tempie.

Rosnący wskaźnik motoryzacji, mimo zmniejszającej się liczby ludności oznacza, że w powiecie przybywa samochodów osobowych, które stanowią konkurencję dla transportu zbiorowego. Mieszkańcy powiatu iławskiego mają coraz łatwiejszy dostęp do komunikacji indywidualnej. Aby zahamować przyrost samochodów osobowych, konieczna jest poprawa atrakcyjności transportu zbiorowego poprzez podwyższenie standardu usług przewozowych.

6.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

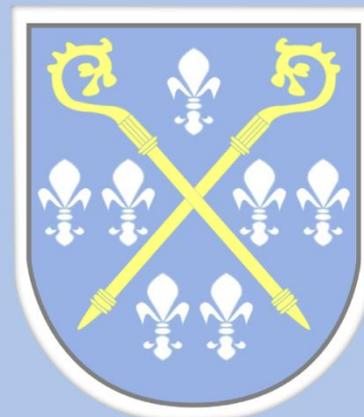
Potrzeby transportowe mieszkańców powiatu iławskiego są zaspokajane przez transport zbiorowy i indywidualny. Na komunikację zbiorową składa się komunikacja kolejowa i autobusowa o charakterze gminnym, powiatowym i ponadpowiatowym. W podróży powiatowych transport zbiorowy wykorzystywany jest głównie przez młodzież w wieku szkolnym oraz osoby niemogące z racji wieku, stanu zdrowia lub sytuacji materialnej samodzielnie korzystać z transportu indywidualnego. Ranking postulatów przewozowych oraz stopień ich spełnienia to zestaw determinant wskazujących na kierunki kształtowania podziału zadań przewozowych w transporcie zbiorowym z punktu widzenia pasażera. Podział zadań przewozowych jest mierzony udziałem poszczególnych środków transportu w przewozach i obliczany jako stosunek liczby podróży realizowanych danym środkiem transportu do ogólnej liczby wykonywanych podróży. Standard świadczonych usług komunikacyjnych w powiecie iławskim powiat planuje rozpatrywać przy pomocy następujących postulatów przewozowych:

- bezpośredniość - udział linii przebiegających przez miasto powiatowe,
- częstotliwość - podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6-9), popołudniowych szczytów (14-19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu,

- dostępność - odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział niskowejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku,
- informacja - wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym,
- niezawodność - udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych,
- niski koszt - taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość - poziom prędkości komunikacyjnej autobusów,
- punktualność - udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy,
- wygoda - udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

Poziom zadowolenia pasażerów z funkcjonowania komunikacji powiatowej można badać bezpośrednio np. metodą PAPI poprzez przeprowadzenie bezpośrednich wywiadów z mieszkańcami odpowiadającymi na pytania, jak użytkownicy oceniają całość funkcjonowania komunikacji zbiorowej oraz rankingujących ważność postulatów transportowych. Różne systemy transportowe funkcjonujące w granicach jednego powiatu powodują utrudnienia dla ich użytkowników z powodu braku integracji taryf oraz rozkładów jazdy. W miarę posiadanych możliwości należy dążyć do integracji wszystkich systemów transportowych funkcjonujących na jego terenie, tak aby w przyszłości stworzyły jeden spójny system ze zintegrowaną taryfą oraz zapewnionymi skomunikowaniami.

7 Zasady organizacji rynku przewozów



7.1 Powiat iławski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu iławskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

7.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

W przypadku, gdy powiat iławski rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli 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,
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operatora będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2. niniejszego planu.

7.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat iławski

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

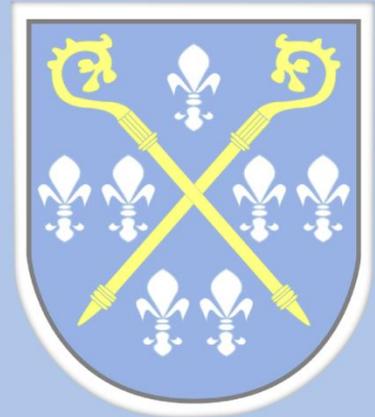
Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu iławskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez powiat iławski jak i przez poszczególne gminy, taki system prawny nie pozwala na wypracowanie jednego modelu standardu przystanków oraz utrudnia integrację różnych szczebli transportu zbiorowego.

8

Przewidywany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej



8.1 Informacje ogólne

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

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

Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z /do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie; tworzenie przejść dla pieszych w sąsiedztwie przystanków; likwidacja progów na drodze dojścia do przystanków.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nowsze.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Planując ciągłe podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

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

8.2 Pożądany standard taboru obsługującego sieć komunikacyjną

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

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

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

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

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

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

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

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

W przypadku obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej przez tabor używany, dopuszcza się pojazdy nie spełniające najwyższej obecnie obowiązującej normy spalin - Euro 6, jednak od roku 2018 powinny one spełniać co najmniej normę Euro 3. Przy wykorzystaniu do obsługi linii publicznej komunikacji zbiorowej pojazdów fabrycznie nowych wymaga się aby spełniały one normę Euro 6.

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

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

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróże osobom niedostłyszającym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności przez osoby w podeszłym wieku. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

W punkcie 8.2.3 niniejszego dokumentu został przedstawiony preferowany standard pojazdów używanych w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez powiat iławski.

8.2.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez powiat iławski.

Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
regulamin przewozów	X	X

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe używane
taryfa przewozowa	X	X
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
norma spalin Euro 6	X	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

Źródło: opracowanie własne

8.3 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

8.3.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej

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

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

8.3.2 Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

Powiat iławski, w miarę posiadanych środków finansowych, dążyć będzie do zapewnienia możliwie najwyższego standardu przystanków komunikacyjnych, odpowiadającego potrzebom powiatowych przewozów pasażerskich.

W trakcie przebudowy dróg powiatowych oraz - w uzasadnionych przypadkach i w miarę posiadanych funduszy - autonomicznie względem procesu inwestycyjnego na sieci dróg powiatowych - powiat iławski ujednocili standard przystanków komunikacyjnych, uwzględniając przy tym:

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

W poniższej tabeli zestawiony został minimalny i optymalny standard przystanków komunikacyjnych.

Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych

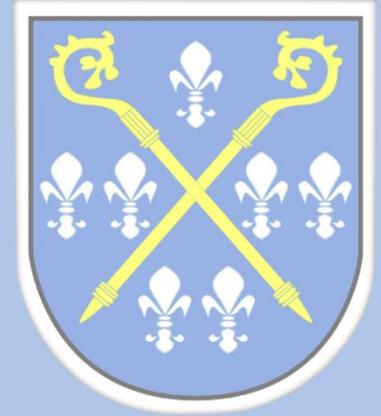
obszar	elementy	standard minimalny	standard optymalny
Oznaczenie przystanku	Tabliczka D-15 „przystanek autobusowy” Znak drogowy umieszczony na słupku lub stanowiący element wiaty przystankowej	X	X
	Nazwa przystanku i numer słupka Tabliczka zawierająca nazwę i numer przystanku umieszczona na słupku, nad znakiem D-15	X	X
	Oznaczenie statusu przystanku („dla wysiadających”, „na żądanie”) Tabliczka informująca o statusie przystanku	X	X
	Piktogram informujący o zakazie palenia	X	X
	Informacja o zarządcy przystanku Informacja umieszczona na odwrocie znaku D-15 albo na tablicy informacyjnej	X	X
Informacja pasażerska	Tabliczka z rozkładem jazdy	X	X
	Schemat sieci połączeń	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
	Skrócona taryfa przewozowa	X (przystanki węzłowe)	X (wszystkie przystanki)
Miejsce oczekiwania	Ławka	X (wszystkie przystanki wyposażone)	X (wszystkie przystanki wyposażone)

	w wiaty)	w wiaty)
Wiąta przystankowa Z przezroczystymi ścianami	X (nowe przystanki)	X (nowe i modernizowane przystanki)

Źródło: opracowanie własne

9

Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera



System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów. Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

9.1 Planowany system informacji pasażerskiej

Informacja pasażerska będzie dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, tj.:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji powiatowej,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli zestawiono planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.

Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji

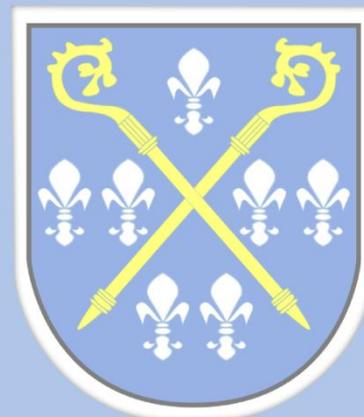
miejsce publikacji	zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> • Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu). • Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). • Regulamin przewozów. • Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> • Nazwa przystanku i numer słupka. • Informacja o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie). • Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy. • Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim. • Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> ○ zalaminowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na

miejsce publikacji	zakres informacji
	<p>folii i przyklejony do tabliczki,</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ zawierający numer linii komunikacyjnej lub kierunek jazdy autobusów, ○ wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy, ○ godziny odjazdów autobusów, ○ nazwa przewoźnika, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizację linii, ○ okres obowiązywania rozkładu jazdy, ○ legenda tłumacząca użyte w rozkładzie oznaczenia. <ul style="list-style-type: none"> ● Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Internet	<ul style="list-style-type: none"> ● Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie). ● Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim. ● Rozkład jazdy w formie tabelarycznej i planera podróży z możliwością wyznaczenia trasy przejazdu na mapie. <p>Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.</p>
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> ● Rozkład jazdy w formie planera podróży. ● Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: Opracowanie własne

10

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu iławskiego



Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Do osiągnięcia powyższych celów konieczny jest racjonalny podział zadań pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Na terenach o niskiej gęstości zaludnienia niemożliwe jest zorganizowanie satysfakcjonującej i ekonomicznie uzasadnionej oferty powiatowego transportu publicznego, dlatego tam dominującą rolę będzie pełnić transport indywidualny, głównie samochodowy, a transport zbiorowy będzie pełnić jedynie funkcję uzupełniającą. Osoby niemające możliwości skorzystania z transportu indywidualnego (ze względu na wiek, stan zdrowia, status majątkowy lub z jakichkolwiek innych przyczyn) muszą mieć możliwość dotarcia do miejsca pracy, nauki czy opieki zdrowotnej. Obsługa terenu o niskiej gęstości zaludnienia jest elementarnym działaniem przeciwdziałającym wykluczeniu społecznemu.

Kreowanie oferty transportowej na obszarach o wyższej gęstości zaludnienia, a w szczególności na głównych ciągach komunikacyjnych, na których można uzyskać satysfakcjonujący bilans ekonomiczny, będzie się opierać na innych zasadach. To właśnie tu do kwestii społecznych dochodzą aspekty zatłoczenia i wpływu na środowisko naturalne. Oferta publicznego transportu zbiorowego musi być już nie tylko usługą społeczną, ale również realną alternatywą dla transportu indywidualnego. Nadmierny wzrost podróży samochodem prowadzi do kongestii, pogorszenia jakości powietrza i wzrostu poziomu hałasu oraz do zajmowania przestrzeni przez parkingi. Dlatego należy zaproponować mieszkańcom powiatu atrakcyjną komunikację publiczną poprzez zbudowanie przejrzystej sieci połączeń, przejrzystego systemu taryfowego oraz zapewnić odpowiedni standard usług. Uatrakcyjnienie oferty może się odbyć poprzez modernizację infrastruktury oraz wprowadzanie odpowiedniej organizacji ruchu.

W celu zaspokajania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu iławskiego, jak i poszczególnych gmin możliwe jest zawieranie przez powiat iławski porozumień i umów z zakresu świadczenia usług zbiorowej komunikacji publicznej z innymi jednostkami samorządu terytorialnego.

10.1 Budowa nowych i modernizacja starych przystanków

Przystanek komunikacyjny, jako miejsce styku przestrzeni ogólnodostępnej z siecią transportu zbiorowego, ma bezpośredni wpływ na ocenę oferty transportu zbiorowego. Nowe i zmodernizowane przystanki zagwarantują pasażerom wygodę oraz bezpieczeństwo.

Pierwszym elementem jest dojście do przystanku. Droga dojścia musi być przede wszystkim bezpieczna, a więc pasażer powinien poruszać się chodnikiem, a podczas przekraczania jezdni po wyznaczonym przejściu. Przystanek powinien być również łatwo dostępny, a więc droga dojścia powinna być pozbawiona przeszkód.

Kolejnym elementem jest oczekiwanie na przystanku. Planuje się, aby nowo budowane i modernizowane przystanki były wyposażone w miejsce do siedzenia oraz wiatę chroniącą przed warunkami atmosferycznymi. Wiata powinna mieć trzy pełne ściany oraz dach. Zaleca się, aby ściany boczne były przezroczyste oraz wolne od reklam i plakatów, co da pasażerowi możliwość wcześniejszego zauważenia nadjeżdżającego pojazdu i odpowiednie przygotowanie do podróży. Wiata powinna mieć również odpowiednią głębokość, tak aby dać podróżnym

schronienie przed zacinającym deszczem lub śniegiem, a w słoneczne dni ostonić podróźnych przed promieniami słonecznymi.

Wysokość peronu powinna być tak dostosowana do obsługującego linie taboru, aby przestrzeń między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu była jak najmniejsza. W przypadku zróżnicowanego taboru tak dedykowane rozwiązanie jest niemożliwe, należy więc przyjąć najodpowiedniejszą, nie stwarzającą zagrożenia wysokość peronu. Przestrzeń wzdłuż krawędzi peronowej powinna być wolna od jakichkolwiek przeszkód (słupów, barierek, drzew, śmietników itp.). Warto poprzez inny rodzaj nawierzchni, rowki i wypustki wyznaczyć miejsce, przy którym będą znajdowały się drzwi pojazdu służące do wsiadania osób niepełnosprawnych i niedowidzących. Miejsce to powinno znajdować się w jak najmniejszej odległości od tego przeznaczonego dla osób na wózkach inwalidzkich znajdującego się pod wiatą.

Ważne jest również, aby wszystkie przystanki miały dobrze widoczną nazwę na słupku lub na wiacie. Nazwa przystanku musi być taka sama, jak nazwa przystanku umieszczona w rozkładzie jazdy. Przy takim rozwiązaniu wysiadający pasażer będzie pewny, że to właściwy przystanek

Pożądany standard przystanków został przedstawiony w rozdziale 8.3.2

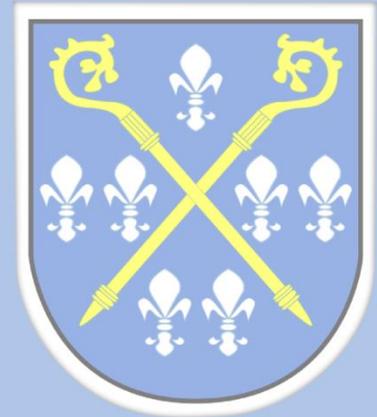
10.2 System informacji pasażerskiej

W ramach systemu informacji pasażerskiej powiat iławski planuje dążyć do promowania i wykorzystywania przede wszystkim elektronicznej formy informacji pasażerskiej, w postaci:

- schematów linii komunikacyjnych oraz trasy wybranego połączenia,
- udostępniania rozkładów jazdy i informacji o jego zmianach,
- uruchomienia platformy umożliwiającej planowanie tras podróży,
- udostępniania informacji o regulaminach przewozów, opłatach taryfowych wraz z informacjami o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu,
- umożliwienia zakupu biletów u operatorów.

11

Weryfikacja i aktualizacja Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego



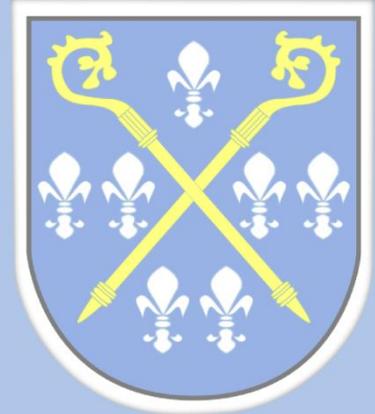
Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji, w wyniku której w ramach potrzeb między innymi zostanie przeprowadzona optymalizacja planowanej sieci użyteczności publicznej.

Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu iławskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Iławskiego.

12

Harmonogram wyboru operatora
oraz monitorowania zapisów Planu
transportowego



Poniżej przedstawiono planowany zakres działań przewidziany do realizacji przez powiat iławski.

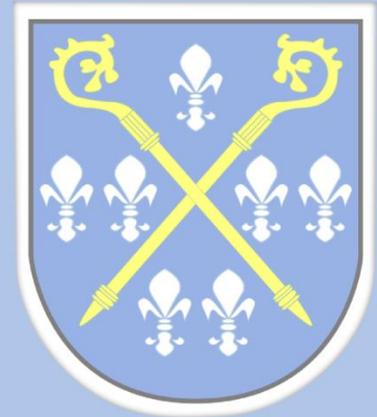
Tabela 13. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu

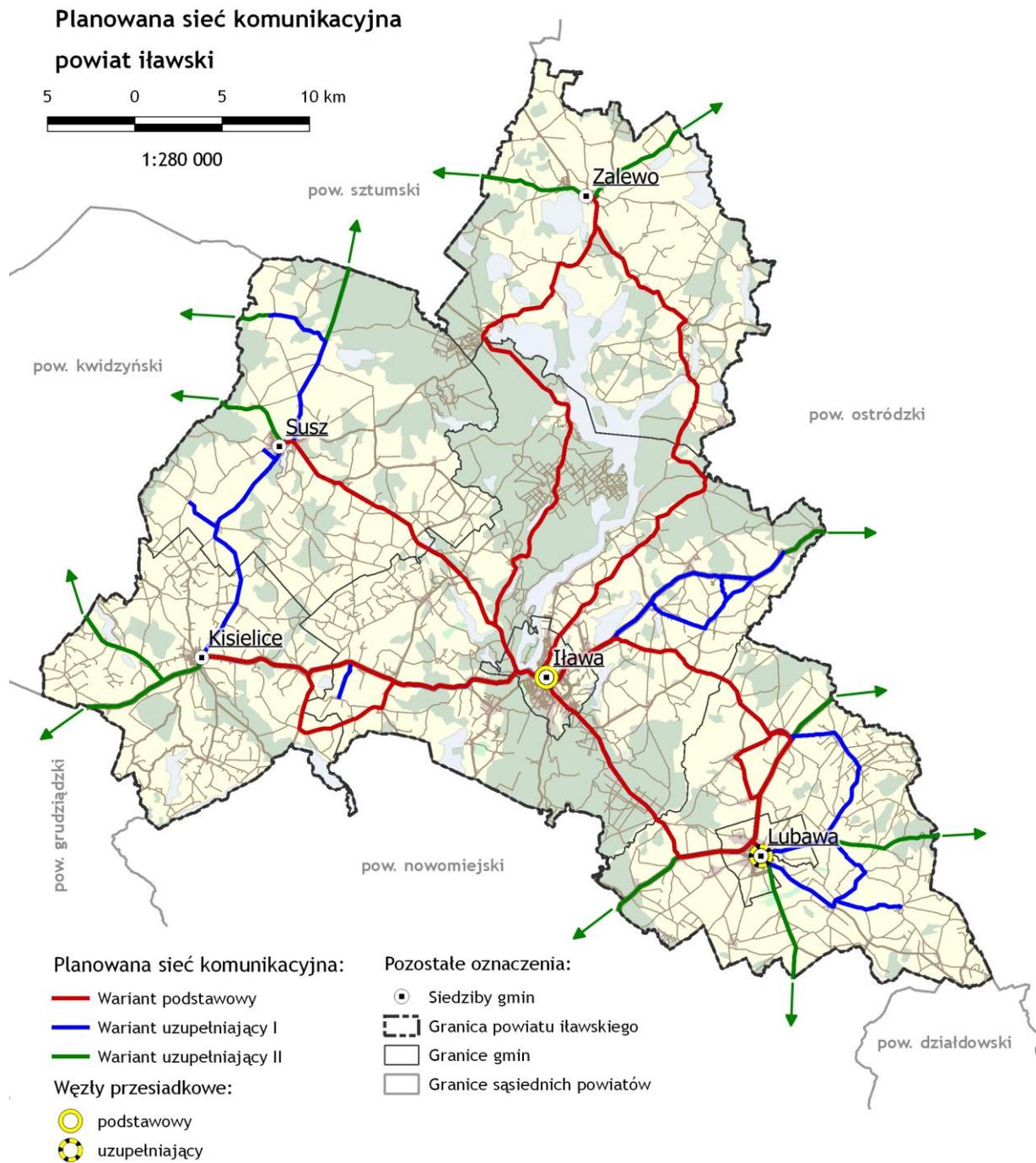
Harmonogram	
Zakres	Termin realizacji
przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	do 1 czerwca 2016 r.
opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji lub przetargu	do 31 czerwca 2016 r.
przeprowadzenie postępowania koncesyjnego lub przetargowego	do 10 grudnia 2016 r.
monitorowanie rynku przewozów pasażerskich, w szczególności połączeń obsługiwanych przez innych operatorów niż powiatowych	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
weryfikacja zapisów planu	okresowa, nie rzadziej niż raz w roku
przeprowadzenie badań: preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz napełnień pojazdów powiatowej komunikacji zbiorowej	okresowo, nie rzadziej niż raz na pięć lat
przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny	do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)
integracja transportu gminnego z komunikacją gminną (miejską) i ponadpowiatową	do roku 2020

Źródło: opracowanie własne

13

Część graficzna Planu
zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego dla powiatu
iławskiego



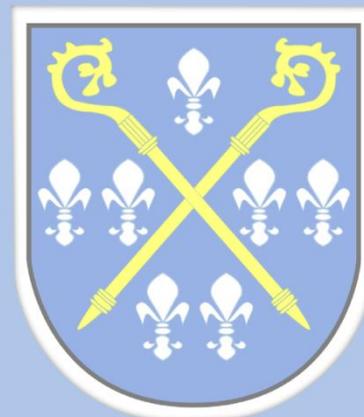


Mapa 6. Planowana sieć komunikacyjna w powiecie iławskim

Źródło: opracowanie własne

14

Spis map, tabel i wykresów



14.1 Spis map

Mapa 1. Mapa powiatu iławskiego	9
Mapa 2. Sieć drogowa oraz kolejowa powiatu iławskiego	18
Mapa 3. Obecna sieć komunikacyjna powiatu iławskiego.....	24
Mapa 4. Liczba podmiotów gospodarczych z podziałem na klasy wielkości.....	33
Mapa 5. Dojazdy do pracy mieszkańców powiatu iławskiego	35
Mapa 6. Planowana sieć komunikacyjna w powiecie iławskim.....	67

14.2 Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności w powiecie iławskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014.....	12
Tabela 2. Gęstość zaludnienia w powiecie iławskim oraz w poszczególnych gminach w latach 2005, 2010 oraz 2014	13
Tabela 3. Prognoza liczby ludności powiatu iławskiego do roku 2030	15
Tabela 4. Zezwolenia wydane przez Starostę Powiatu Iławskiego	21
Tabela 5. Linie komunikacyjne w wariacie podstawowym sieci w powiecie iławskim.....	26
Tabela 6. Wykaz urzędów i instytucji publicznych w powiecie iławskim	31
Tabela 7. Placówki oświatowe w powiecie iławskim	32
Tabela 8. Wykaz obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych w powiecie iławskim	33
Tabela 9. Przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.....	50
Tabela 10. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	52
Tabela 11. Docelowy standard przystanków komunikacyjnych	54
Tabela 12. Planowane sposoby przekazywania poszczególnych rodzajów informacji dla pasażerów w zależności od miejsca ich prezentacji.....	57
Tabela 13. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu	65

14.3 Spis wykresów

Wykres 1. Zmiany liczby ludności w gminach powiatu iławskiego w latach 2005 - 2014	12
Wykres 2. Gęstość zaludnienia w powiecie iławskim oraz w poszczególnych gminach w 2014 roku.....	13
Wykres 3. Udział ludności według ekonomicznych grup wieku w % ludności ogółem w powiecie iławskim	14
Wykres 4. Stopa bezrobocia w powiecie iławskim, woj. warmińsko - mazurskim oraz w Polsce w latach 2005 - 2014.....	15
Wykres 5. Prognoza liczby ludności powiatu iławskiego do roku 2030.....	16
Wykres 6. Prognoza liczby ludności do roku 2030 z podziałem na funkcjonalne grupy wiekowe	16
Wykres 7. Wiek pojazdów wykorzystywanych przez przewoźników świadczących usługi w powiecie iławskim.....	25
Wykres 8. Struktura taboru wykorzystywanego przez przewoźników do świadczenia usług przewozowych w powiecie iławskim pod względem norm emisji spalin EURO.....	25
Wykres 9. Wskaźnik motoryzacji dla powiatu iławskiego w latach 2009 - 2013.....	43

Wykres 10. Porównanie wskaźnika motoryzacji powiatu iławskiego z powiatami podobnymi pod względem liczby ludności 44