

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORT ZBIOROWEGO DLA POWIATU GIŻYCKIEGO

Projekt do konsultacji społecznych

Warszawa, 10.03.2016

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

Jan Chodnikiewicz – kierownik projektu

Anna Sępka

Przemysław Kośmicki



SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	4
1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY	4
1.2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU	7
1.3. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE.....	8
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ	9
2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE	9
2.2. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA POWIATU GIŻYCKIEGO.....	10
3. SYSTEM TRANSPORTOWY W POWIECIE GIŻYCKIM	20
3.1. SIEĆ DROGOWA W POWIECIE.....	20
3.2. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE GIŻYCKIM	23
3.3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	25
4. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU GIŻYCKIEGO	44
4.1. ANALIZA TABORU	45
4.2. POPYT NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE	48
4.3. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU GIŻYCKIEGO	50
4.1. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU GIŻYCKIEGO.....	63
5. ZAPOTRZEBOWANIE NA PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2026 ROKU	67
5.1. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	71
5.2. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE.....	77
6. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	77
6.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	77
6.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	79
7. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ	84
7.1. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE GIŻYCKIM.....	87
7.2. DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	94
7.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ ORAZ WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH.....	95
7.4. STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW I SPOSÓB ICH OZNAKOWANIA ORAZ STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY	96
8. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)	98
9. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ..	101



10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH	103
10.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA.....	103
10.2. KOSZTY ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO.....	104
11. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2026 ROKU	110
12. ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO.....	113
SPIS TABEL.....	114
SPIS MAP	115
SPIS WYKRESÓW	116

1. WSTĘP

1.1. CZYM JEST PLAN TRANSPORTOWY

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art.8):

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

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

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

Gmina:

- A. licząca, co najmniej 50 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- B. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- C. Związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców -w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

Powiat:

- A. liczący, co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- C. Związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

¹ Dz. U. Z 2011 r., nr 5, poz. 13 z późn. zm.



Województwo:

- A. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- B. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

Minister właściwy do spraw transportu:

- w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

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

1. W pierwszej kolejności plan transportowy powinien opracować minister właściwy do spraw transportu.
2. Marszałek województwa opracowuje plan transportowy dla swojego obszaru uwzględniając ogłoszony plan transportowy ministra.
3. Opracowując plan transportowy dla powiatu (lub związku powiatów) uwzględnia się plan transportowy opracowany i ogłoszony przez marszałka.
4. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego, opracowując plan transportowy dla swojego obszaru, będą zobowiązani do uwzględnienia planu transportowego opracowanego i ogłoszonego przez starostę lub marszałka województwa.

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

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

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego będzie bowiem decydującym czynnikiem, warunkującym jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.



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

- A. **Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu** - instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych
- B. **Poprawa efektywności** funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów
- C. **Integracja systemu transportowego** - w układzie gałęziowym i terytorialnym
- D. **Wspieranie konkurencyjności gospodarki** obszaru - instrument rozwoju gospodarczego
- E. **Poprawa bezpieczeństwa** - radykalna redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu
- F. **Ograniczenie negatywnego wpływu** transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

1.2. METODOLOGIA TWORZENIA PLANU

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu giżyckiego został opracowany zgodnie z zapisami 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.

Niniejsze rozporządzenie wskazuje, że plan transportowy składa się z części graficznej oraz tekstowej. Jednocześnie w ramach struktury dokumentu należy wyróżnić:

- **komponent diagnostyczny**, na który składa się analiza uwarunkowań demograficznych, społecznych i gospodarczych badanego obszaru, charakterystyka aktualnej oferty przewozowej oraz całego systemu transportowego, ocena i prognoza potrzeb przewozowych, uwzględniająca zachowania i preferencje komunikacyjne mieszkańców,
- **komponent planistyczny**, na który składa się określenie sieci komunikacyjnej, na której organizator zamierza uruchamiać przewozy pasażerskie, przewidywanego finansowania usług przewozowych, pożądanego standardu usług przewozowych, zasad organizacji rynku przewozów oraz wskazanie kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na obszarze wskazanego podmiotu

Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu, jego autorzy korzystali z materiałów źródłowych udostępnionych przez Starostwo Powiatowe w Giżycku, Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego oraz literatury specjalistycznej poświęconej publicznemu transportu zbiorowemu.

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Zgodnie z postanowieniami art. 10 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu giżyckiego podlega konsultacjom społecznym, które mają na celu prezentację i poinformowanie mieszkańców powiatu giżyckiego o działaniach i rozwiązaniach przewidzianych do realizacji na mocy postanowień planu transportowego. Jednocześnie konsultacje społeczne mają na celu umożliwienie stronie społecznej wniesienia uwag do treści projektu dokumentu. Starosta Giżycki rozpatrzy wnioski i uwagi, które wpłynęły w okresie trwania wskazanej procedury tj. okresu nie krótszego niż 21 dni od dnia ogłoszenia. Projekt planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zostanie stosownie zaktualizowany, w przypadku uznania wskazanych opinii za zasadne.

Informację o opracowywanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

1.3. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie

Lp.	Pojęcie	Opis
1	Plan Transportowy	<p>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;2. Ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;3. Przewidywane finansowanie usług przewozowych;4. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;5. Zasady organizacji rynku przewozów;6. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej;7. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera;8. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2	Organizator transportu publicznego	<p>Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.</p> <p>Organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiecie giżyckim w zakresie przewozów powiatowych jest Starosta Giżycki.</p>
3	Operator publicznego transportu zbiorowego	<p>Samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie.</p>
4	Przewoźnik	<p>Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.</p>

2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU JEDNOSTKI TERYTORIALNEJ

2.1. INFORMACJE OGÓLNE O POWIECIE

Powiat giżycki znajduje się w północno-wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego. Został utworzony w 1999 roku w ramach reformy administracyjnej. Jego stolicą jest miasto Giżycko. Powiat giżycki graniczy z powiatem piskim, etckim, oleckim, gołdapskim, węgorzewskim, kętrzyńskim oraz mrągowskim.

Powierzchnia powiatu obejmuje 1118,74 km² a liczba ludności na koniec 2014 roku wynosiła 57562 mieszkańców.

W skład powiatu wchodzi:

- **gminy miejskie:** Giżycko
- **gminy miejsko-wiejskie:** Ryn
- **gminy wiejskie:** Giżycko, Kruklanki, Miłki, Wydminy

Mapa 1. Powiat giżycki



Giżycko to gmina miejska położona w środkowej części powiatu giżyckiego. Sąsiaduje z gminą wiejską Giżycko. Zajmuje 14 km² i liczy 29 932 mieszkańców. Ludność gminy stanowi 52% ludności powiatu.

Ryn to gmina miejsko-wiejska położona w zachodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Giżycko, Mikołajki, Mrągowo, Kętrzyn oraz z gminą Miłki. Zajmuje 211,2 km² i liczy 5853 mieszkańców. Ludność gminy stanowi 10% ludności powiatu.

Giżycko to gmina wiejska położona w północnej części powiatu. Sąsiaduje ze wszystkim gminami powiatu i dodatkowo z gminami wchodzącymi w skład innych powiatów: Kętrzyn, Węgorzewo oraz Pozezdrze. Zajmuje 289,8 km² i liczy 8276 mieszkańców. Ludność gminy stanowi 14% ludności powiatu.

Miłki to gmina wiejska położona w południowej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Ryn, Giżycko, Wydminy, Mikołajki oraz Orzysz. Zajmuje 169,4 km² i liczy 3844 mieszkańców. Ludność gminy stanowi 7% ludności powiatu.

Wydminy to gmina wiejska położona w południowo wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Miłki, Giżycko, Kruklanki, Stare Juchy oraz Świętajno. Zajmuje 233,5 km² i liczy 6503 mieszkańców. Ludność gminy stanowi 11%.

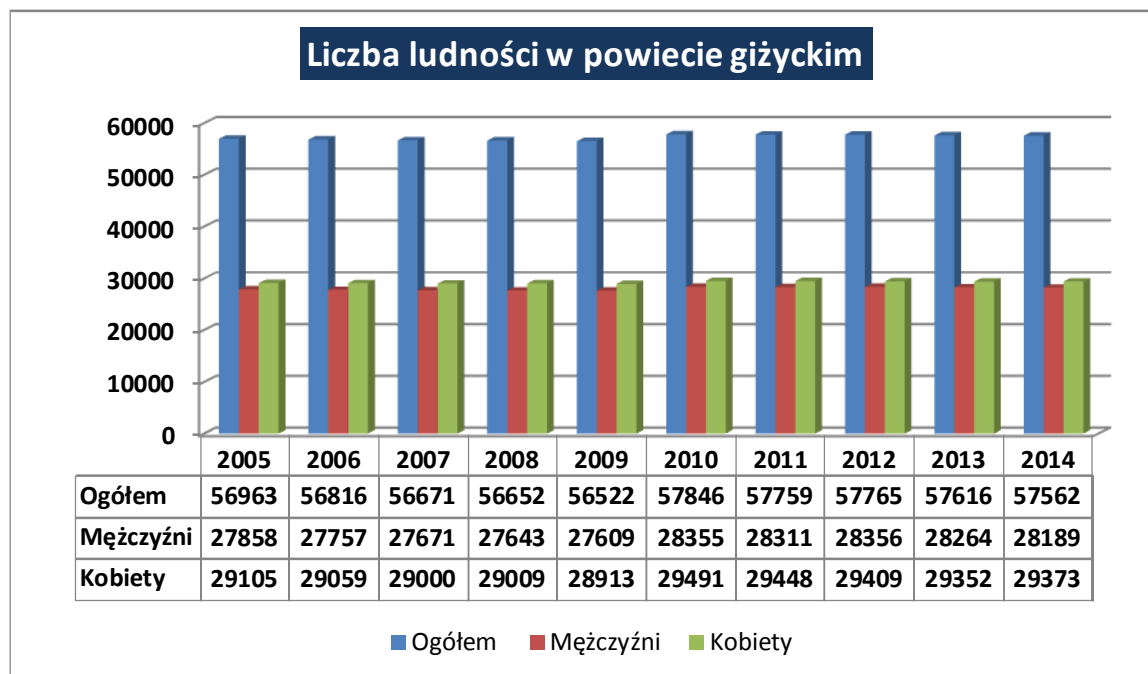
Kruklanki to gmina wiejska położona w północno wschodniej części powiatu. Sąsiaduje z gminami: Giżycko, Wydminy, Świętajno oraz Kowale Oleckie. Zajmuje 201 km² i liczy 3154 mieszkańców. Ludność gminy stanowi 6% ludności powiatu.

2.2. CHARAKTERYSTYKA DEMOGRAFICZNA, SPOŁECZNA I GOSPODARCZA POWIATU GIŻYCKIEGO

Jednym z elementów, które należy uwzględnić, przy długoterminowej prognozie potrzeb przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich są cechy demograficzne mieszkańców powiatu giżyckiego. W poniższym rozdziale przedstawione są dane ukazujące liczbę ludności, gęstość zaludnienia, wskaźniki urbanizacji oraz liczbę urodzeń na obszarze objętym niniejszym opracowaniem.

LICZBA LUDNOŚCI

Tabela 2. Liczba ludności w powiecie giżyckim



Wpływ na popyt na transport publiczny ma przede wszystkim ogólna liczba mieszkańców oraz ich lokalizacja. Analizując powyższy wykres można zaobserwować brak wyraźnego trendu demograficznego. Na przestrzeni analizowanego czasu korzystnym okresem był rok 2010.

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

Gęstość zaludnienia w powiecie giżyckim wynosi 51 osób na km² podczas gdy w województwie warmińsko-mazurskim wskaźnik ten osiągnął 60 osób na km².

Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie giżyckim na tle sąsiednich jednostek

L.p.	Jednostka terytorialna	Ludność na 1 km ²
1	powiat giżycki	51
2	powiat ełcki	81
3	powiat olecki	40
4	powiat piski	33
5	powiat gołdapski	35
6	województwo warmińsko-mazurskie	60
7	powiat węgorzewski	34
8	powiat kętrzyński	54
9	powiat mrągowski	48

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Na tle województwa warmińsko-mazurskiego oraz sąsiednich powiatów gęstość zaludnienia w powiecie giżyckim wypada stosunkowo dobrze. Na pierwszym miejscu znalazł się powiat ełcki ze znaczącą przewagą wobec pozostałych powiatów. Ostatni w zestawieniu jest powiat piski gdzie na 1 km² przypada jedynie 34 mieszkańców.

Tabela 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu giżyckiego

L.p.	Jednostka terytorialna	Ludność na 1 km ²
1	gmina wiejska Giżycko	2182
2	gmina miejska Giżycko	28
3	gmina wiejsko-miejska Ryn	29
4	gmina wiejska Wydminy	28
5	gmina wiejska Kruklanki	16
6	gmina wiejska Miłki	23

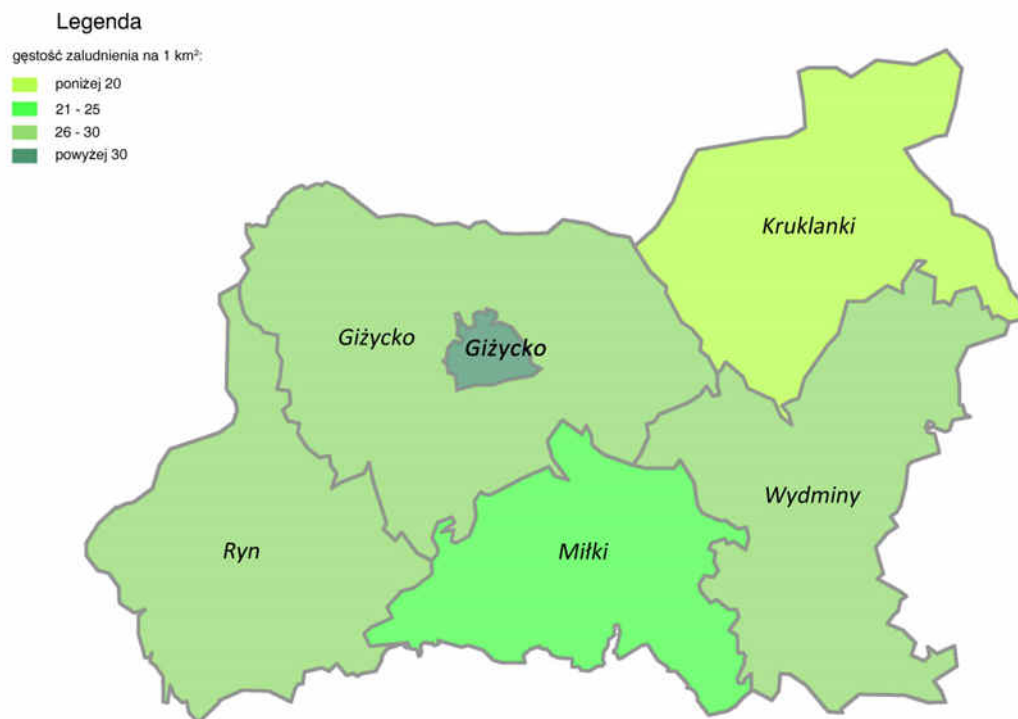
Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego

Analiza obszaru pod względem gęstości zaludnienia w poszczególnych gminach pozwala wskazać miejsca o największym potencjalnym zapotrzebowaniu na przewozy. Wśród gmin na obszarze powiatu giżyckiego największą gęstością zaludnienia charakteryzuje się zdecydowanie gmina miejska Giżycko, gdzie przypada 2182 osób na km². Drugą gminą pod tym względem jest Ryn, gdzie współczynnik ten jest już znacznie mniejszy – 29 osób na km². Jednostką z najmniejszą gęstością zaludnienia jest Gmina Kruklanki gdzie na 1 km² przypada 16 mieszkańców.

Na poniższej mapie w sposób obrazowy przedstawiono różnice w gęstości zaludnienia występujące w poszczególnych gminach powiatu giżyckiego. Im wyższa gęstość zaludnienia tym większe zapotrzebowanie na przewozy.



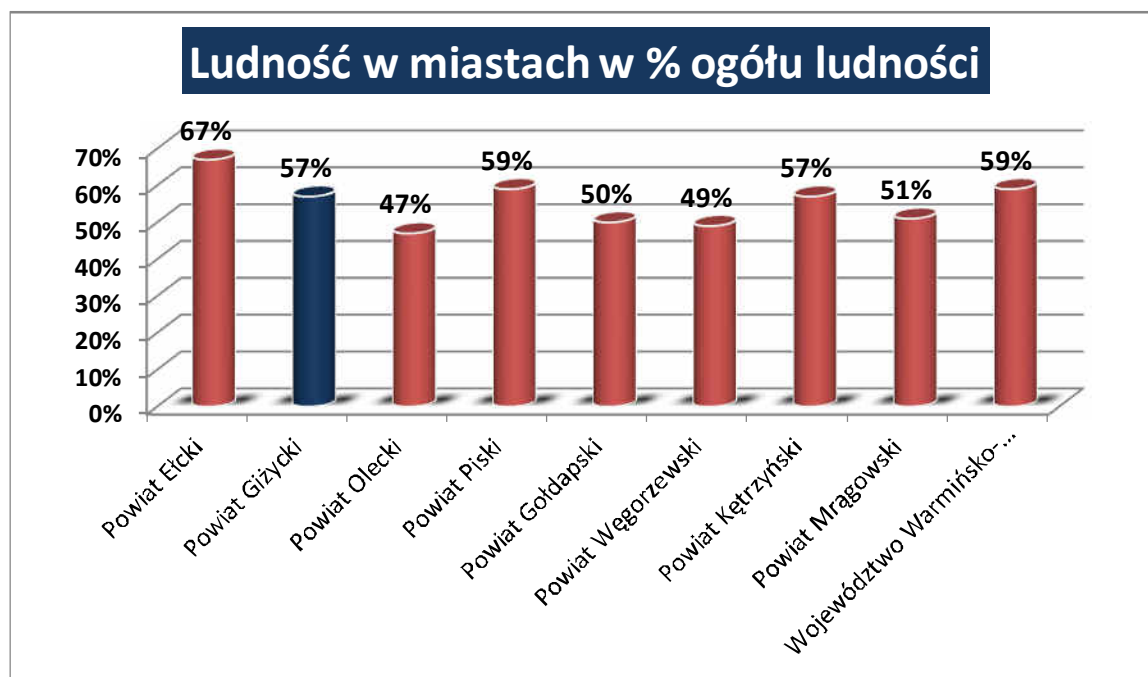
Mapa 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu giżyckiego



Źródło: opracowanie własne

WSKAŹNIK URBANIZACJI

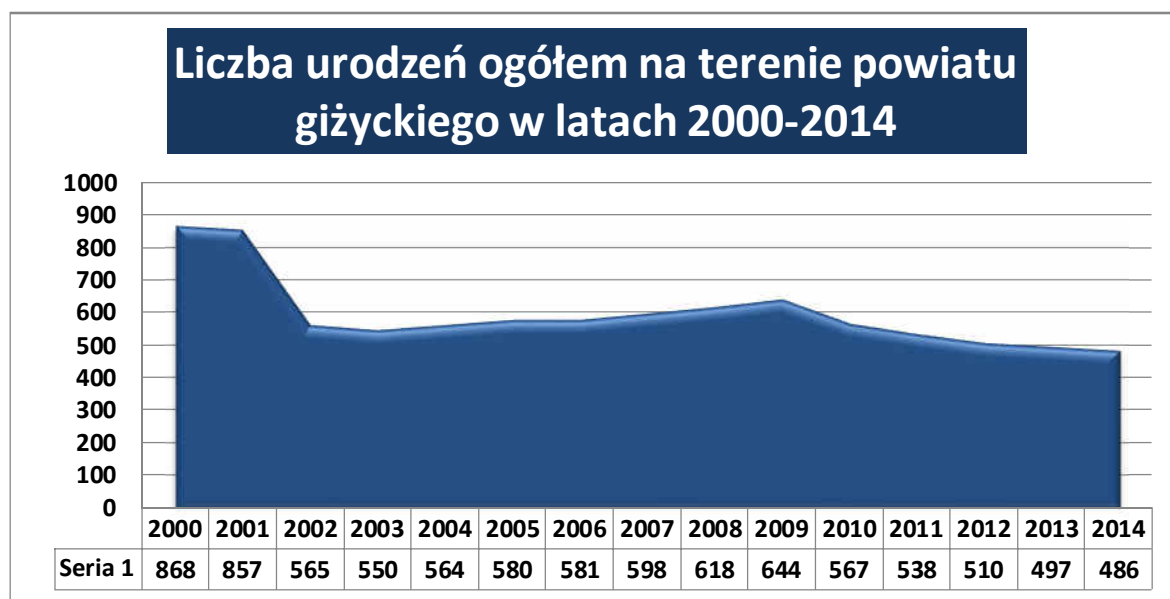
Wykres 1. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST



Wskaźnik urbanizacji określa stopień i zakres procesów urbanizacji danej jednostki terytorialnej. Dane dotyczące gęstości zaludnienia są dość silnie skorelowane ze wskaźnikiem urbanizacji. Całe województwo warmińsko-mazurskie posiada wskaźnik na poziomie 59%. Powiat giżycki na tle województwa oraz powiatów sąsiadujących odznacza się przeciętnym poziomem zurbanizowania wynoszącym 57%.

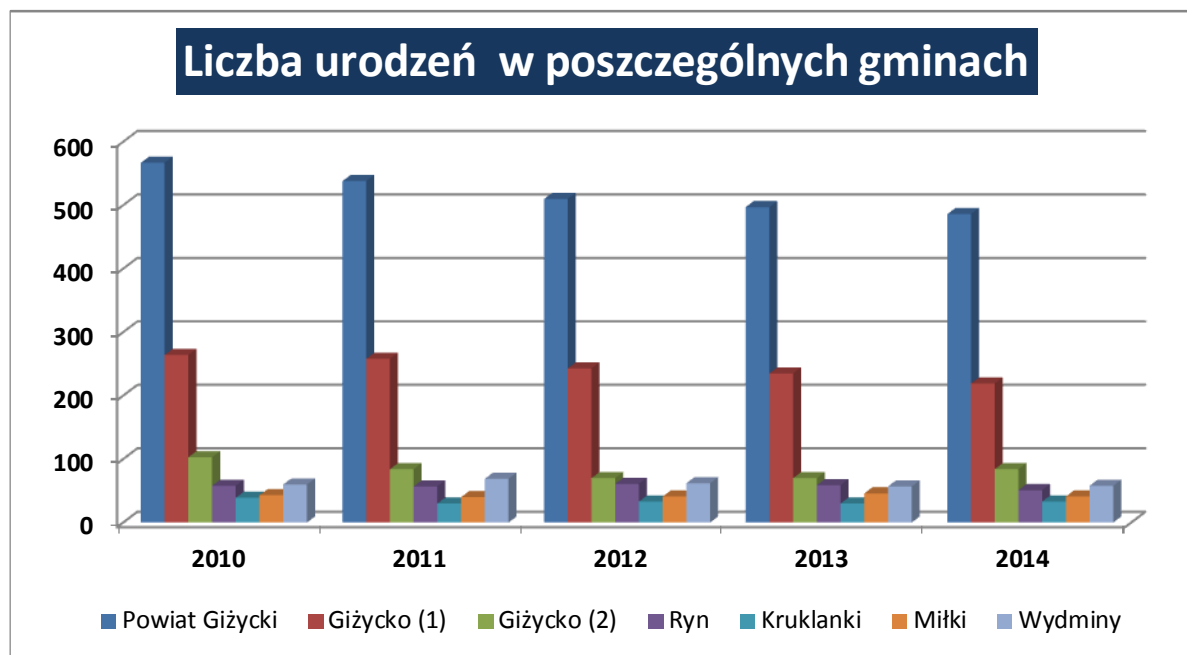
LICZBA URODZEŃ

Wykres 2. Liczba urodzeń w powiecie giżyckim w latach 2000-2014



Z punktu widzenia potrzeb transportowych liczba urodzeń jest jednym z najważniejszych czynników demograficznych. Największy spadek liczby urodzeń można zaobserwować na przełomie 2001 i 2002 roku gdy liczba urodzeń spadła aż o 32%. Zauważalny na przestrzeni piętnastu lat spadek liczby urodzeń w powiecie daje podstawę do przekonania że popyt na transport publiczny będzie w najbliższych latach malał. Z szacunków Głównego Urzędu Statystycznego wynika iż taka tendencja będzie się utrzymywać .

Wykres 3. Liczba urodzeń w powiecie giżyckim w rozbiciu na poszczególne gminy



Największy spadek liczby urodzeń można odnotować w gminie wiejskiej Giżycko (18,44 proc.). Nieco lepiej wypada ta statystyka w mieście Giżycku (17,04 proc.). Najmniejszy spadek liczby urodzeń na przestrzeni pięciu lat można zaobserwować w gminie Wydminy (3,33 proc.).

Tabela 5. Liczba urodzeń w powiecie giżyckim w poszczególnych gminach

Rok	powiat giżycki	Giżycko (1)	Giżycko (2)	Ryn	Kruklanki	Miłki	Wydminy
2010	567	264	103	58	39	43	60
2011	538	258	84	57	30	40	69
2012	510	243	70	61	33	41	62
2013	497	235	70	59	30	46	57
2014	486	219	84	51	33	41	58

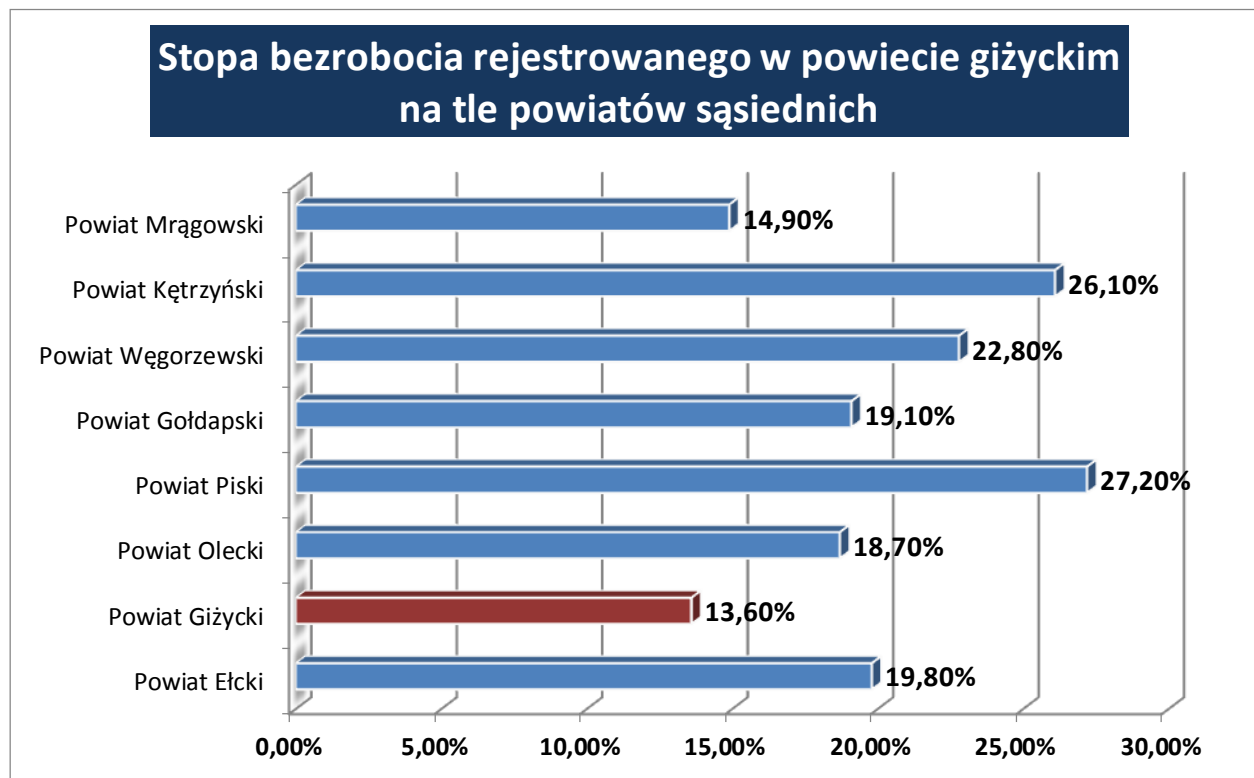
DOCHODY LUDNOŚCI I BEZROBOCIE

3273 zł brutto- takie miesięczne pensje w 2014 roku dostawali średnio mieszkańcy powiatu giżyckiego. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w relacji do średniej krajowej (Polska=100) wyniosło 81,8%. Pod tym względem powiat plasuje się na osiemnastym miejscu spośród 21 powiatów w województwie warmińsko-mazurskim gdzie przeciętne wynagrodzenie to 3386 zł brutto co stanowi 84,6% średniej krajowej. Warto dodać że przeciętne wynagrodzenie w powiecie giżyckim wzrosło o 23% w stosunku do 2010 roku.

Ogólnokrajowa stopa bezrobocia na koniec sierpnia 2015 r. wyniosła 10%. Województwo warmińsko-mazurskie posiada wskaźnik bezrobocia wynoszący 16,2%, co stawia je na ostatnim miejscu w skali kraju. Ten sam wskaźnik dla powiatu giżyckiego wyniósł 13,6 proc. Pod tym względem wypadł najlepiej na tle powiatów sąsiednich z ponad dwukrotnie mniejszą stopą w stosunku do ostatniego

w zestawieniu powiatu piskiego. Warto również nadmienić że w porównaniu ze stopą bezrobocia ze stycznia bieżącego roku, ta zmniejszyła się aż o 4,7 pkt. proc.

Tabela 6. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie giżyckim na tle powiatów sąsiednich

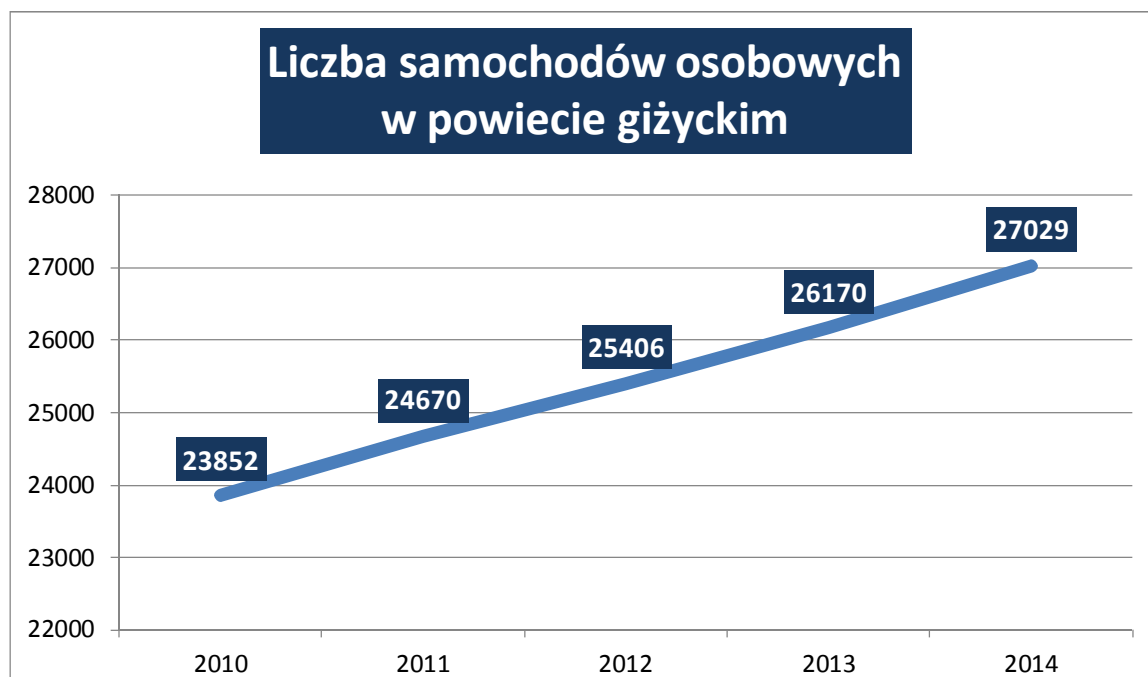


Na terenie powiatu działa 3325 zarejestrowanych podmiotów gospodarczych prowadzących różnorodną działalność. Liczba podmiotów w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w powiecie wynosi 578. Najwięcej podmiotów działa w sekcjach: handel i naprawa pojazdów samochodowych (24,2%), budownictwo (11,6%) i obsługa rynku nieruchomości (9,3%).

LICZBA POJAZDÓW W POWIECIE

Celem nadrzędnym planu transportowego jest zapewnienie podstawowych połączeń komunikacyjnych dla mniej mobilnych mieszkańców. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w powiecie Giżyckim w 2010 roku wynosiła 23852 podczas gdy w 2014 roku ta liczba powiększyła się do 27029 pojazdów, jest to wzrost o 13,3%. Celem jest między innymi poprawa jakości i konkurencyjności transportu publicznego stąd duże wyzwanie stanowi wzrastająca liczba samochodów osobowych. Zwiększająca się liczba pojazdów ma również duży wpływ na stan nawierzchni dróg

Wykres 4. Liczba samochodów osobowych w powiecie giżyckim

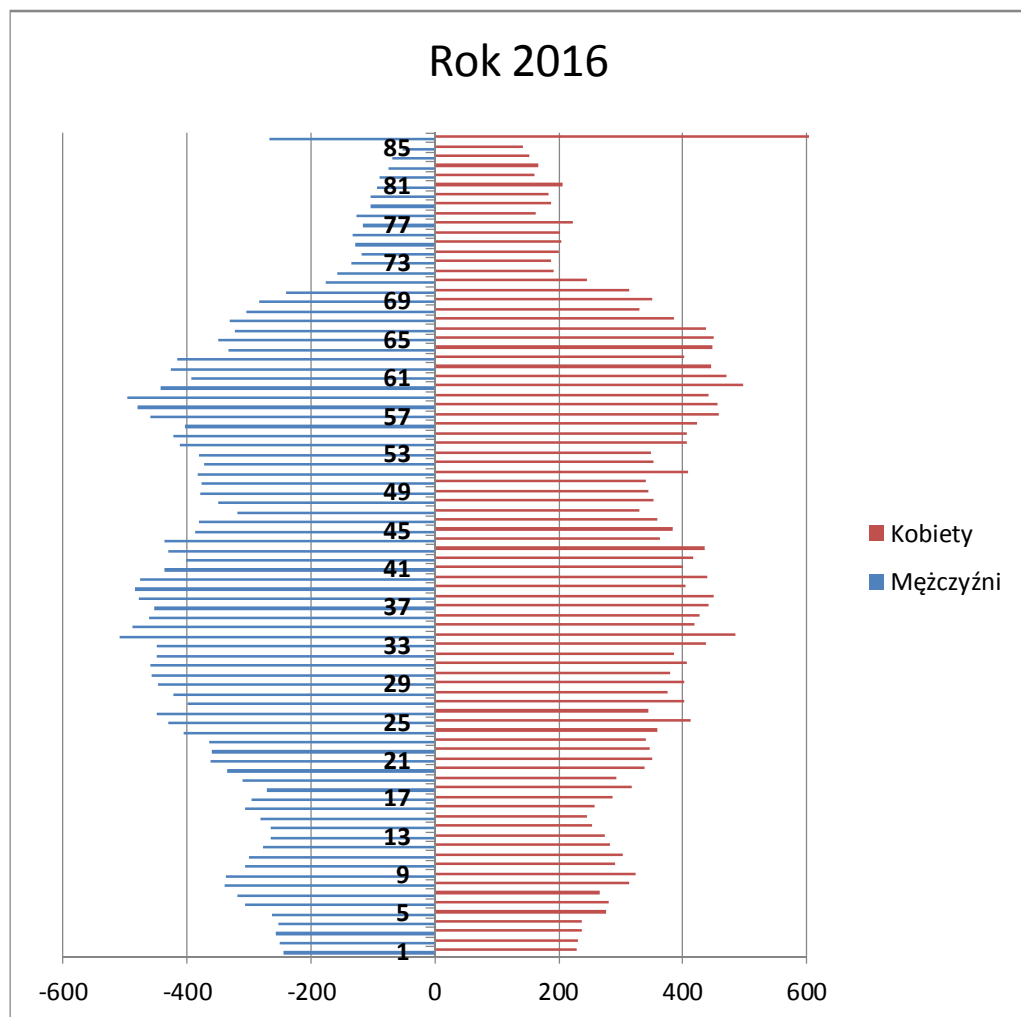


PROGNOZA DEMOGRAFICZNA DLA POWIATU GIŻYCKIEGO

Popyt na transport publiczny zależy przede wszystkim od zmian jakie zachodzą w liczbie i strukturze ludności. Stąd w niniejszej części opracowania dokonano podsumowania prognoz demograficznych do 2026 roku przygotowanych przez Główny Urząd Statystyczny.

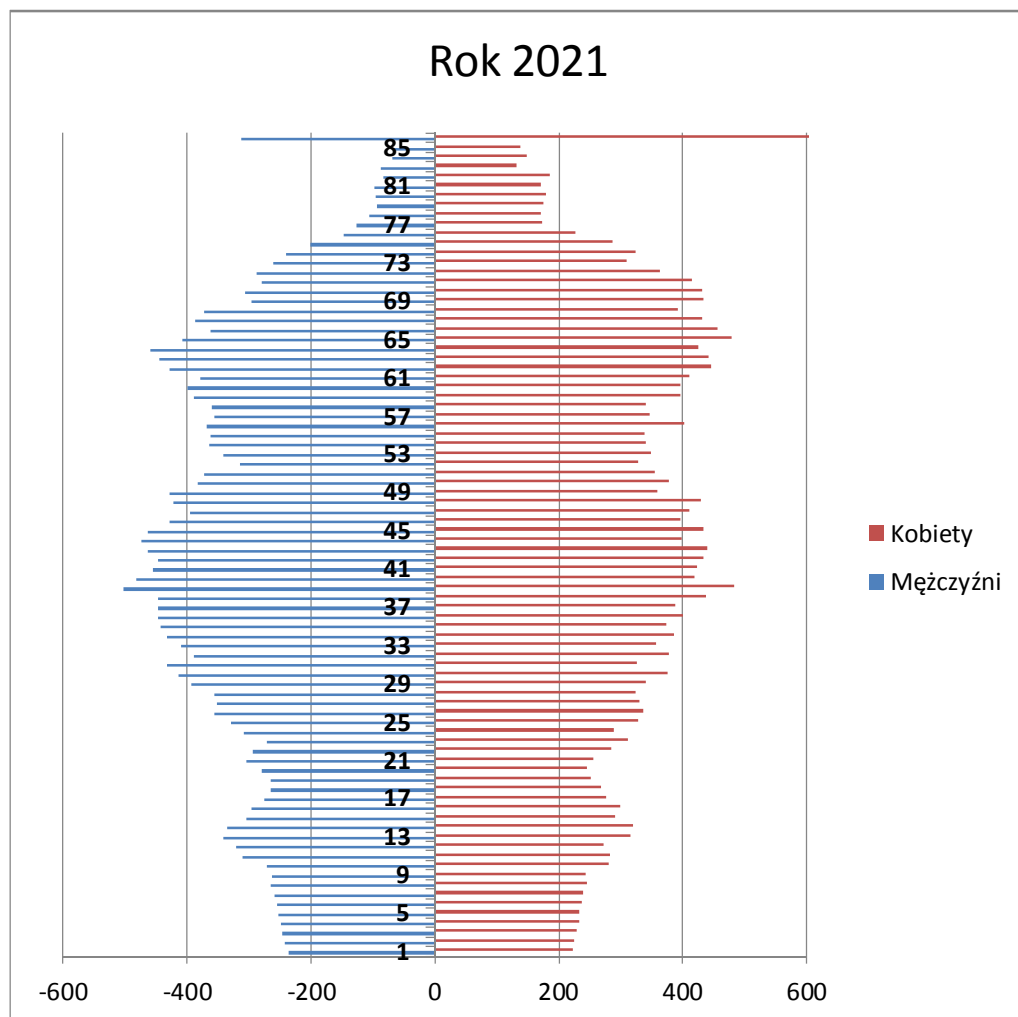
Poniższy wykres przedstawia strukturę wiekową ludności całego powiatu w roku 2016. Największą grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym. W tym wieku widać przewagę liczby mężczyzn nad liczbą kobiet. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym jest większa od liczby ludności w wieku przedprodukcyjnym. Liczba kobiet w wieku poprodukcyjnym jest ponad dwa razy większa od liczby mężczyzn w tej samej grupie wiekowej.

Wykres 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2016)



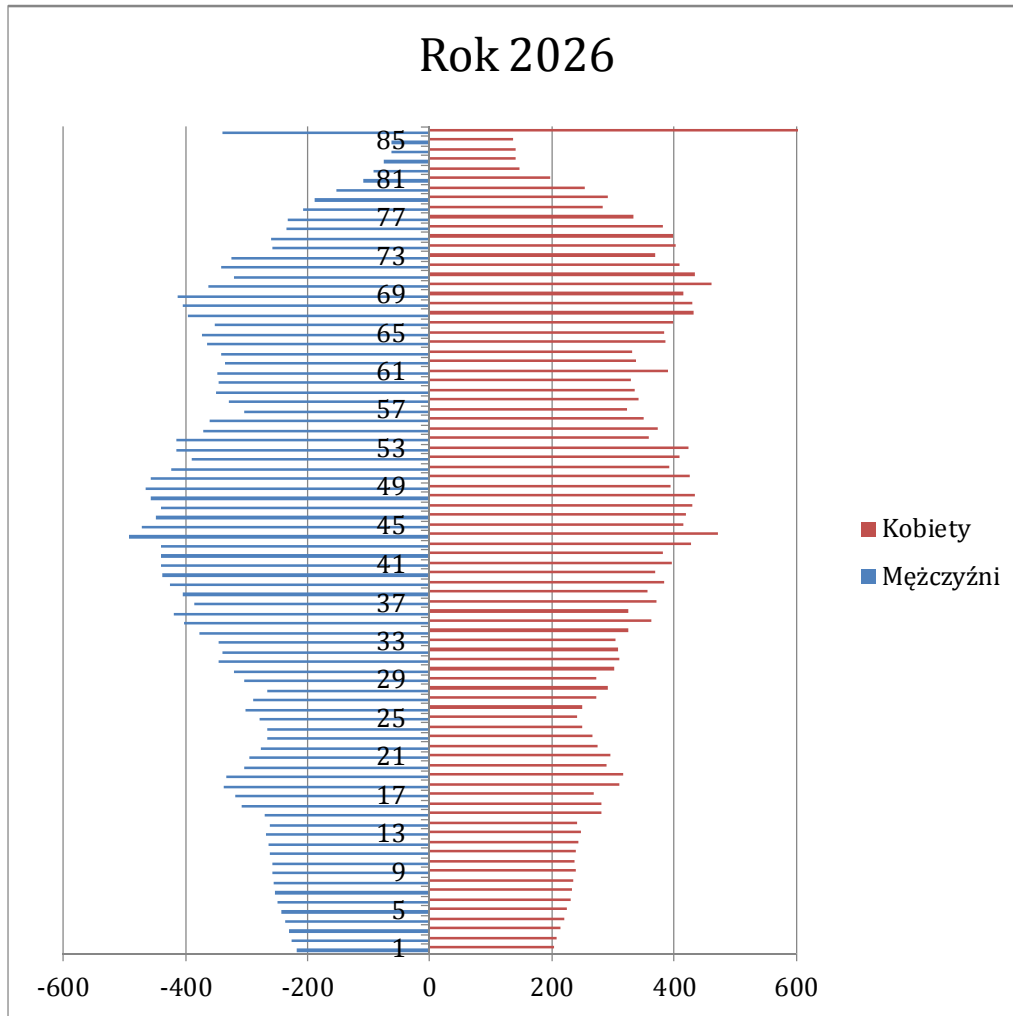
Na podstawie prognoz demograficznych można zaobserwować, że liczba ludności w powiecie w 2021 roku zmniejszy się i będzie wynosić 56 348. Różnice w liczbie ludności w opisywanym roku porównano do liczby ludności w roku 2016. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 9 702 co stanowi spadek o 3,4%. Natomiast w wieku produkcyjnym spadnie o 3,7% i będzie wynosiła 35 492. Grupa osób w wieku poprodukcyjnym wzrośnie aż o 8,7%. Stąd wyłania się obraz społeczeństwa, w którym liczba ludności w wieku poprodukcyjnym wzrasta.

Wykres 6. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021)



Zgodnie z poniższą prognozą demograficzną opracowaną przez Główny Urząd Statystyczny w 2026 roku teren powiatu będzie zamieszkiwany przez 55 361 osób. Liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym będzie wynosiła 9 073 co stanowi spadek o 6,4% w porównaniu do roku 2021. Natomiast liczba ludności w wieku produkcyjnym będzie wynosiła 33 972, co stanowi spadek o 4,2%. Liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie wynosiła 12 316, co stanowi wzrost o 10,4%. Tak wysoki wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym będzie skutkował zmianami w strukturze demograficznej społeczeństwa i koniecznością dostosowania komunikacji do potrzeb osób starszych.

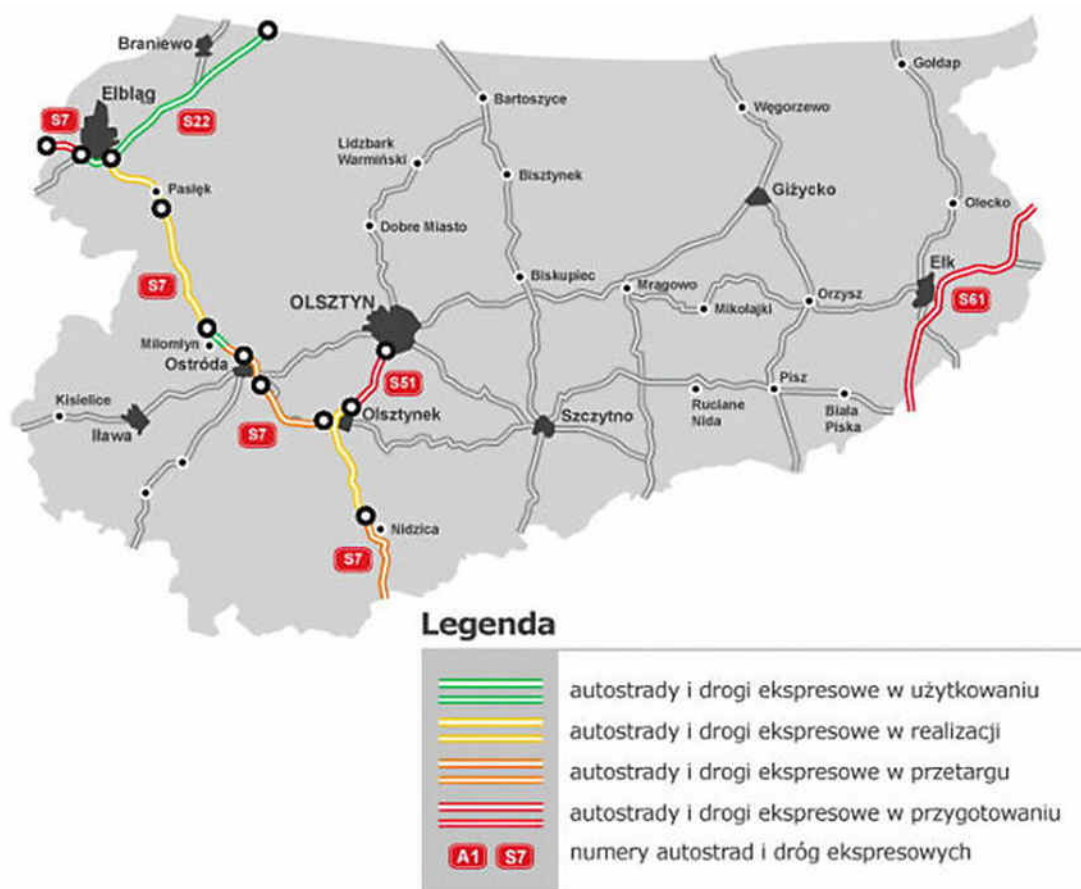
Wykres 7. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2026)



Poniższa mapa przedstawia stan budowy dróg szybkiego ruchu na terenie województwa warmińsko-mazurskiego. Jak wynika z danych przedstawionych przez GDDKiA, większość z planowanych inwestycji jest w fazie realizacji. Z projektów które nadal są w fazie realizacji pozostały:

- budowa drogi ekspresowej S7 Koszwały- Kazimierzowo, obecnie na etapie przetargu na sporządzenie projektów: budowlanego i wykonawczego
- budowa drogi krajowej S7 na odcinku Miłomłyn – Olsztynek. Pododcinek A (Miłomłyn – Ostróda Północ), obecnie na etapie budowy
- budowa drogi krajowej S7 na odcinku Miłomłyn – Olsztynek. Pododcinek C (Ostróda Południe - Olsztynek), obecnie na etapie realizacji
- budowa drogi krajowej S51 na odcinku Olsztyn – Olsztynek, obecnie na etapie budowy
- budowa południowej obwodnicy Olsztyna, obecnie na etapie budowy
- budowa drogi ekspresowej S7 Nidzica – gr. Województwa, obecnie na etapie budowy, podpisano umowy na realizację

Mapa 4. Mapa budowy dróg (woj. warmińsko-mazurskie)



Źródło: GDDKiA

Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych zamiejskich na obszarze powiatu giżyckiego

L.p.	Nr drogi	Przebieg drogi	Długość drogi (km)
1	1616N	dr. pow. nr 1618N – Słabowo – Ryn	7,455
2	1622N	gr. pow. (Wyszembork) – Słabowo	1,026
3	1702N	gr. pow. (Odoje) – Pańska Wola – Zelki	4,540
4	1706N	Konopki Wlk. – Talki – Ranty – Wydminy	16,728
5	1708N	gr. pow. – Bielskie – Konopki Małe	5,758
6	1710N	Miłki – Lipińskie – Wydminy	12,768
7	1712N	dr. woj. nr 656 (Malinka) – Siemionki – Wydminy	7,063
8	1714N	Wydminy – Wężówka – gr. pow	5,673
9	1718N	dr. kraj. nr 63 (Ruda) – Rydzewo – Jagodne Małe	13,016
10	1720N	dr. kraj. nr 63 (Miłki) – Marcinowa Wola – gr. pow	8,840
11	1722N	Szczybały Giżyckie – Bogaczewo	4,747
12	1724N	Wronka – Wilkasy	3,804
13	1726N	Ryn – Stara Rudówka – dr. woj. nr 643	10,309
14	1728N	gr. pow. (Kronowo) – Sterławki Wlk. – Jeziorko – Tros	13,211
15	1732N	Giżycko – Świdry – gr. pow.	5,378
16	1734N	gr. pow. – Jeziorowskie – Kruklanki – (Sołdany) dr. kraj. nr 63	13,733
17	1736N	Kruklanki – Pieczonki – Sulimy	9,779
18	1737N	gr. pow. – Krzyżany	1,870
19	1738N	gr. pow. – Kruklanki – Żywki – Mazuchówka	16,537
20	1740N	dr. pow. nr 1738N–Jurkowo – Lipowo – Gawliki Wlk	18,014
21	1742N	dr. pow. nr 1740N – Boćwinka – dr. pow. nr 1738N	3,385
22	1744N	Sołtmany – Gawliki Wlk.	4,994
23	1746N	Jeziorowskie – Podleśne – gr. pow. (Czerwony Dwór)	11,082
24	1748N	Jasieniec – Żabinka	1,472
25	1774N	Jurkowo Węgorzewskie – Wolisko – dr. pow. nr 1746N	6,512
26	1778N	dr. woj. nr 642 – Mioduńskie	2,160
27	1787N	dr. woj. nr 642 – Rybical – Skorupki	7,163
28	1789N	Ryn – Ławki – dr. woj. nr 642	5,010
29	1791N	Skop – Stara Rudówka	3,858
30	1803N	gr. pow. – Doba – Kamionki – dr. woj. nr 592	13,278
31	1805N	Pierkunowo – Giżycko	3,846
32	1823N	Giżycko – Kożuchy Wlk. – Kruklin – Sucholaski	15,231



33	1825N	Spytkowo – Pieczonki	3,527
34	1827N	Pieczonki – Kożuchy Wlk	4,641
35	1829N	dr. woj. nr 643 – Paprotki – dr. pow. nr 1839N	8,972
36	1831N	dr. pow. nr 1718N – Kleszczewo	0,98
37	1833N	Kruklin – Siedliska – Lipińskie	7,208
38	1835N	Żywki – dr. pow. nr 1823N	2,965
39	1837N	Borki – Żywy	1,273
40	1839N	Rydzewo – Przykop	6,686
41	1841N	dr. kraj. nr 63 (Wyszowate) – gr. pow	4,245
42	1853N	Talki – Pańska Wola	5,375
43	1857N	dr. woj. nr 655 – Orłowo – gr. pow	6,250
44	1859N	dr. woj. nr 655 (Pietrasze) – gr. pow	2,187
45	1934N	gr. pow. (Jakunówko) – Budziska Leśne – gr. pow. (Mieczkówka)	6,886
46	1942N	Zelki – gr. pow. (Stare Juchy)	1,249
47	1977N	gr. pow. – Kruklanki (ul. Wczasowa)	2,890
		SUMA: 328,800	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych ze Starostwa Powiatowego w Giżycku

3.2. SIEĆ KOLEJOWA W POWIECIE GIŻYCKIM

Gęstość linii kolejowych w województwie warmińsko-mazurskim należy do najniższych w Polsce i wynosi 5,5 na 100 km kwadratowych (wartość średnia dla całego kraju, wynosi 6,5 km na 100 km² powierzchni ogólnej). Linie kolejowe znajdujące się na terenie województwa stanowią zaledwie 6% linii kolejowych w skali kraju. Duża część z nich została wyłączona z eksploatacji.

Na teren powiatu giżyckiego wjeżdżają pociągi następujących przewoźników kolejowych:

- Przewozy Regionalne
- PKP Intercity

Podstawową magistralą kolejową przebiegającą przez powiat giżycki jest linia Olsztyn – Kętrzyn – Giżycko – Ełk – Białystok, stanowiąca element krajowej magistrali łączącej Szczecin i Trójmiasto z Białymstokiem i dalej Litwą, Białorusią i Rosją.

Przez powiat przechodzi:

Linia kolejowa nr 38 - linia kolejowa łącząca stację Białystok ze stacją Bartoszyce. Pierwotnie linia kolejowa łączyła stację Białystok z przygraniczną stacją Głomno. Od początku XXI wieku ruch pasażerski odbywa się na trasie Białystok - Korsze, a ruch towarowy na odcinku Białystok - Bartoszyce. Od 2001 roku, ze względu na nieczynne kolejowe przejście graniczne Głomno - Bagrationowsk oraz zły stan techniczny torów, linia jest zamknięta dla ruchu na odcinku Bartoszyce - Głomno.

Linia kolejowa nr 233 – linia o znacznie mniejszym znaczeniu z racji faktu iż przebiega jedynie przez fragment powiatu. Łączy stację Czerwonka ze stacją Elk. Przebiega przez Biskupiec Reszelski, Mrągowo, Mikołajki i Orzysz. Od 1 września 2009 odcinek Mrągowo – Elk został zamknięty dla ruchu pasażerskiego. W rozkładzie 2009/2010 jeździ tylko jedna para pociągów Mrągowo – Olsztyn, a obecnie linia jest całkowicie zamknięta dla ruchu pasażerskiego.

Mapa 5. Sieć kolejowa w powiecie giżyckim



Źródło: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3.3. SIEĆ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ

ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ GIŻYCKIEGO

Tabela 8. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Giżyckiego

Lp.	Nr zezw.	Trasa	Dł. Kursu (km)	Czas przejazdu	Przewoźnik
1	114	Giżycko, Piękna Góra, Guty, Kamionki, Doba	20	00:35	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
2	114	Doba, Kamionki, Bogacko, Wrony Nowe, Wrony, Piękna Góra, Giżycko	23	00:35	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
3	114	Doba, Kamionki, Guty, Piękna Góra, Giżycko	20	00:37	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
4	87	Giżycko, Kozuchy, Upały Średnie, Kruklin, Siedliska, Upały, Kąp, Grajwo, Bystry II	29	00:45	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
5	87	Bystry II, Doba, Dziewiszewo, Kamionki, Guty, Piękna Góra, Wilkasy I, Wilkasy II, Giżycko	46	01:10	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
6	87	Giżycko, Wilkasy II, Wilkasy I, Piękna Góra, Wrony Nowe, Bogacko, Kamionki, Dziewiszewo, Doba, Guty, Wilkasy II	44	01:10	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
7	87	Wilkasy II, Wilkasy I, Piękna Góra, Wrony Nowe, Bogacko, Kamionki, Dziewiszewo, Doba, Guty, Wilkasy II	37	00:50	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
8	87	Wilkasy II, Wilkasy I, Piękna Góra, Wrony Nowe, Bogacko, Kamionki, Dziewiszewo, Doba	21	00:30	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.

9	87	Doba, Dziewiszewo, Kamionki, Fuleda, Guty, Piękna Góra, Giżycko	20	00:35	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
10	88	Giżycko, Kozuchy, Upały Średnie, Kruklin, Siedliska, Upały, Grajwo, Bystry I, Bystry II	29	00:45	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
11	88	Bystry II, Sterławki Wielkie, Sterławki Średnie, Sterławki Małe, Wilkasy I, Wilkasy II, Giżycko	44	01:05	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
12	88	Giżycko, Bystry I, Bystry II, Grajwo, Kąp skrz, Kąp, Upały, Siedliska, Kruklin kol, Kruklin, Upały, Kozuchy kol, Kozuchy Wielkie, Kozuchy kol, Sulimy, Giżycko	30	00:55	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
13	88	Giżycko, Bystry I, Bystry II, Grajwo, Kąp skrz, Kąp, Upały, Siedliska, Kruklin, Upały, Kozuchy kol, Kozuchy Wlk, Kozuchy Małe, Sulimy, Giżycko	32	00:55	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
14	89	Giżycko, Kozuchy Wielkie, Kozuchy Wielkie kol, Kozuchy Wielkie, Sulimy, Sulimy kol, Sulimy, Giżycko, Bystry I, Bystry II	26	01:00	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
15	89	Bystry, Bogacko, Nowe Wrony, Kalinowo, Wrony, Wilkasy I, Wilkasy II, Giżycko	49	01:15	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
16	89	Giżycko, Bystry I, Bystry II, Sulimy, Kozuchy, Kozuchy kol, Kozuchy, Sulimy kol, Sulimy, Wilkasy II	37	01:05	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
17	89	Wilkasy II, Wilkasy I, Piękna Góra, Wrony, Wrony Nowe, Kalinowo, Sterławki Małe, Sterławki Średnie, Sterławki Wielkie, Wilkasy II	27	00:50	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.

18	89	Wilkasy II, Wilkasy I, Piękna Góra, Wrony, Wrony Nowe, Kalinowo, Sterławki Małe, Sterławki Średnie, Sterławki Wielkie, Giżycko	34	00:57	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
19	90	Giżycko, Nowe Sołdany, Pieczonki, Zielony Gaj kol, Zielony Gaj, Sołdany kol, Sołdany, Spytkowo I, Spytkowo II, Bystry Osiedle, Bystry, Giżycko, Wilkasy	45	01:33	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
20	90	Wilkasy, Kozin, Kozin kol, Bogaczewo, Wilkasy I, Wilkasy II	21	00:30	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
21	90	Wilkasy, Giżycko, Wilkasy, Giżycko	27,5	00:50	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
22	90	Zajezdnia, Wilkasy II, Wilkasy I, Wilkaski, Szczybały Giżyckie kol, Szczybały Giżyckie, Gorozdowo, Gorozdowo kol, Bogaczewo, Kozin, Kozin kol, Wilkasy II, Wilkasy I, Wilkaski, Szczybały Giżycki kol, Szczybały Giżyckie, Gorozdowo, Gorozdowo kol, Bogaczewo, Kozin, Kozin kol, Wilkasy II, Wilkasy I	70,5	02:09	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
23	90	Wilkasy I, Wilkasy II, Wilkaski, Szczybały Giżyckie kol, Szczybały Giżyckie, Gorozdowo, Gorozdowo kol, Bogaczewo, Kozin, Kozin kol, Wilkasy II, Giżycko	41	01:20	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
24	91	Giżycko, Świdry, Świdry kol, Pierkunowo, Giżycko, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Wilkasy I, Wilkasy II, Giżycko	50	02:05	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
25	91	Giżycko, Spytkowo, Sołdany kol, Sołdany, Zielony Gaj, Pieczonki, Nowe Sołdany, Bystry	30	01:15	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.

26	91	Bystry, Giżycko, Sulimy, Sulimy kol, Pieczonki, Nowe Sołdany, Zielony Gaj kol, Zielony Gaj, Spytkowo, Sołdany kol, Sołdany, Giżycko, Pierkunowo, Świdry kol, Świdry, Giżycko	47	01:40	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
27	91	Giżycko, Szczybały Giżyckie, Gorozdowo kol, Gorozdowo, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Wilkasy I, Wilkasy II, Giżycko	38	01:20	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
28	91	Giżycko, Świdry, Świdry kol, Pierkunowo, Giżycko	23	00:50	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
29	91	Bystry, Giżycko, Sulimy, Sulimy kol, Pieczonki, Nowe Sołdany, Zielony Gaj kol, Zielony Gaj, Spytkowo, Sołdany kol, Sołdany, Giżycko	30	01:00	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
30	91	Giżycko, Wilanów, Pierkunowo, Świdry kol, Świdry, Giżycko	24	01:05	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
31	99	Giżycko, Kozuchy Wielkie, Kozuchy Małe, Upały Małe, Kruklin	12	00:25	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
32	76	Giżycko, Bystry	6	00:10	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
33	76	Bystry, Giżycko, Wilkasy, Wronka, Wilkaski	24	00:30	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
34	76	Bystry, Giżycko	11	00:20	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
35	76	Giżycko, Wilkasy	11,5	00:16	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.

36	76	Wilkasy, Giżycko	12	00:30	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
37	76	Giżycko, Wilkasy	10	00:18	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
38	76	Wilkasy, Bystry	13,5	00:22	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
39	77	Bystry, Giżycko, Wilkasy	12	00:18	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
40	77	Wilkasy, Giżycko, Sulimy	13	00:26	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
41	77	Bystry, Giżycko, Antonowo, Pierkunowo	11,5	00:21	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
42	78	Giżycko, Antonowo, Pierkunowo	10,5	00:22	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
43	78	Pierkunowo, Giżycko, Sulimy	12	00:24	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
44	78	Giżycko, Sulimy, Pieczonki, Nowe Soldany	15	00:24	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
45	78	Sulimy, Giżycko, Bystry	9	00:15	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
46	79	Giżycko, Bystry, Grajwo	10	00:20	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.

47	79	Grajwo, Bystry, Giżycko, Antonowo, Pierkunowo	13	00:24	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
48	79	Pierkunowo, Antonowo, Giżycko, Bystry	11,5	00:24	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
49	79	Bystry, Giżycko, Wilkasy	13	00:23	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
50	80	Wilkasy, Giżycko, Bystry, Grajwo	14,5	00:25	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
51	80	Wilkasy, Wronka, Wilkaski, Wilkasy	12	00:28	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
52	80	Giżycko, Piękna Góra, Wrony, Wrony Nowe, Bogacko, Kamionka, Doba	25	00:37	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
53	80	Doba, Kamionka, Bogacko, Wrony Nowe, Wrony, Piękna Góra, Giżycko, Bystry	26	00:40	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
54	80	Giżycko, Bystry	4,5	00:08	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
55	80	Bystry, Giżycko, Pierkunowo	11,5	00:20	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
56	80	Giżycko, Spytkowo, Zielony Gaj, Pieczonki, Sułdany	18	00:27	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.
57	81	Wilkasy, Giżycko, Gajewo, Sulimy	19	00:35	Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.

58	95	Giżycko, Wilkasy I, Wilkasy II, Strzelce, Bogaczewo, Kula, Jagodne, Paprotki, Jagodne, Jagodne Wielkie, Jagodne Małe, Jagodne Wielkie, Jagodne, Rydzewo, Kleszczewo, Wierciejki, Miłki, Staświny, Ruda, Kąp, Gajewo, Bystry, Giżycko	63	01:36	Stanisław Guz "Bus Transport"
59	93	Ryn, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Wilkasy, Giżycko	23,5	00:32	Krzysztof Zieliński Przewozy Pasażerskie Autobusem
60	106	Giżycko, Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Kleszczewo, Rydzewo, Jagodne Wielkie, Jagodne Małe, Paprotki	35	00:54	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
61	112	Giżycko, Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Miłki, Wierciójki, Przykop, Marcinowa	22	00:35	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
62	111	Giżycko, Gajewo, Spytkowo, Sołdany, Kruklanki, Żywki, Sołtmany, Mazuchówka, Wydminy	15	01:07	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
63	110	Giżycko, Gajewo, Spytkowo, Sołdany, Kruklanki	15	00:23	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
64	109	Ryn, Hermanowa Wola, Stara Rudówka, Szymonka, Prażmowo, Kozin, Kula, Jagodne, Rydzewo	27	00:40	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
65	108	Giżycko, Sulimy, Kożuchy Wielkie, Kożuchy, Upały Małe, Kruklin	12	00:22	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
66	107	Giżycko, Wilkasy, Strzelce, Bogaczewo, Kozin, Prażmowo, Stara Rudówka, Hermanowa Wola, Ryn, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Giżycko	61	01:36	PKS Mrągowo Sp. z o.o.

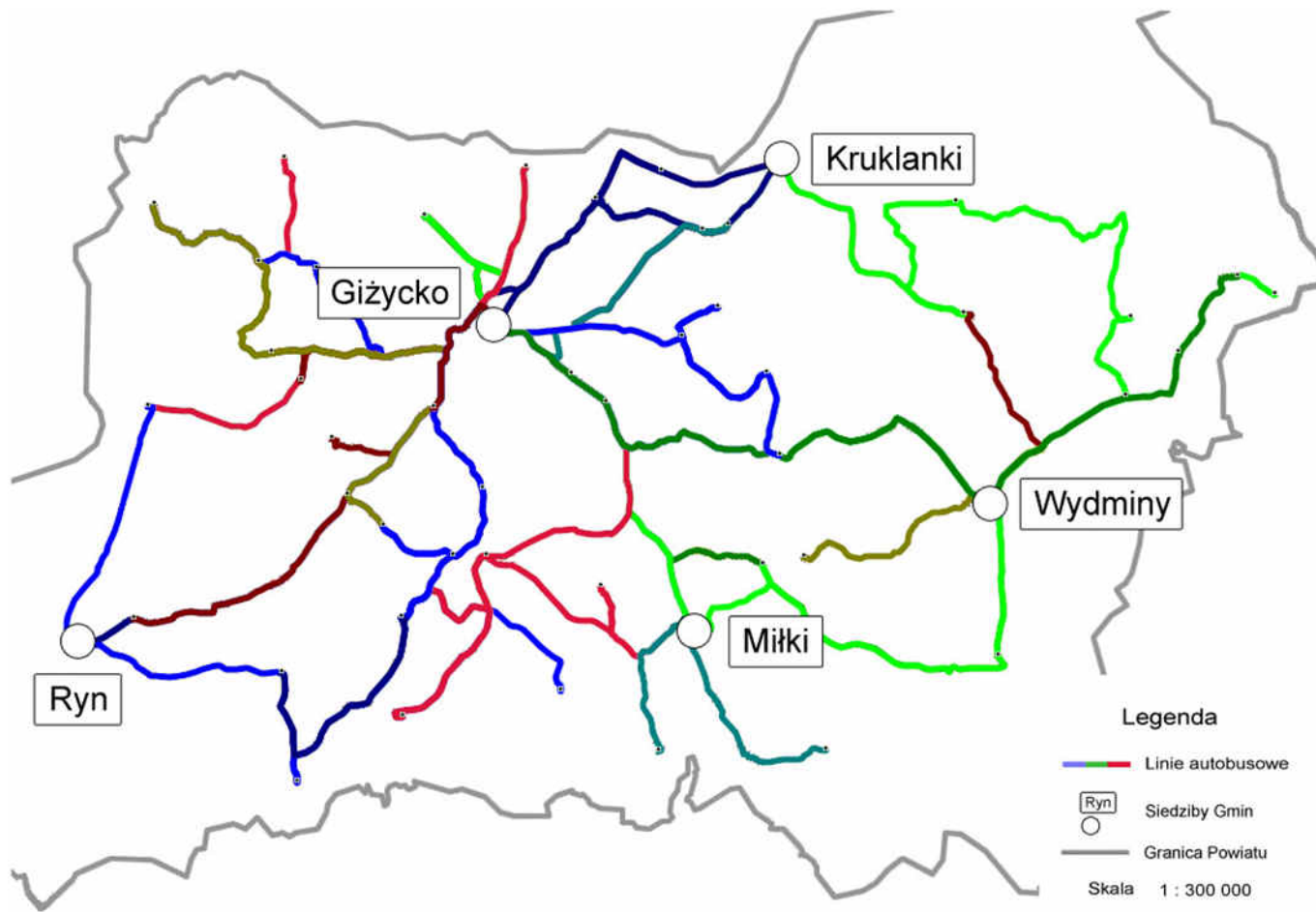
67	105	Giżycko, Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświy, Miłki, Lipowy Dwór, Michy, Czyprki, Malinka, Pamry, Ranty, Cybulki, Wydminy, Mazuchówka, Gawliki Wielkie	44	00:55	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
68	104	Giżycko, Wilkasy, Strzelce, Bogaczewo, Kula, Kozin, Prażmowo, Szymonka, Stara Rudówka, Hermanowa Wola, Ryn, Głąbowo, Orło, Sterławki Wielkie	48	01:20	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
69	103	Giżycko, Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Lipowy Dwór, Miechy, Czyprki, Malinka, Pamry, Ranty, Cybulki, Wydminy, Gawliki Wielkie	33	00:50	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
70	101	Giżycko, Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Miłki, Wyszowate, Konopki, Konopki Wielkie, Konopki Małe, Giżycko	28	00:39	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
71	100	Giżycko, Wilkasy, Wilkaski, Szczybały Giżyckie, Skop, Tros, Bachorza, Canki, Kruklanki	23	00:39	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
72	98	Wydminy, Dudka, Szczepanki, Lipińskie	8	00:13	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
73	94	Giżycko, Piękna Góra, Wrony, Nowe Wrony, Kalinowo, Sterławki Małe, Sterławki Średnie, Sterławki Wielkie	17	00:25	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
74	86	Giżycko, Spytkowo, Zielony Gaj, Pieczonki, Nowe Soidany, Kruklanki, Żywki, Sołtmany, Boćwinka, Możdżany, Jurkowo Węgorzewskie, Lipowo, Grądzkie, Gawliki Wielkie	46	01:15	PKS Mrągowo Sp. z o.o.

75	115	Giżycko, Bystry, Kąp, Siedliska, Gródkowo, Sucholaski, Wydminy, Mazuchówka, Gawliki Wielkie, Orłowo, Szczybały Orłowskie, Gajrowskie	34	00:52	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
76	118	Ryn, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Wilkasy, Giżycko	23	00:30	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
77	119	Giżycko, Gajewo, Spytkowo, Sołdany, Sołdany Kol., Kruklanki	15	00:23	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
78	124	Giżycko, Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Miłki	14	00:20	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
79	125	Giżycko, Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Miłki, Wyszkwate, Konopki Wielkie	20	00:27	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
80	121	Wydminy, Wydminy Kol, Sucholaski, Gródkowo, Siedliska, Upały, Kąp, Bystry, Giżycko	24	00:28	Przewozy Krajowe i Zagraniczne "LELO"
81	120	Giżycko, Bystry, Kąp, Upały, Siedliska, Gródkowo, Sucholaski, Wydminy Kol., Wydminy, Mazuchówka, Mazuchówka Kol., Gawliki Wielkie	29	00:40	Przewozy Krajowe i Zagraniczne "LELO"
82	117	Giżycko, Orłowo, Szczybały Orłowskie, Gawliki Wielkie, Mazuchówka, Wydminy, Sucholaski, Gródków, Siedliska, Upały, Kąp, Bystry, Giżycko	36	00:58	Przewozy Krajowe i Zagraniczne "LELO"
83	116	Giżycko, Spytkowo, Sołdany, Kruklanki	18	00:22	Przewozy Krajowe i Zagraniczne "LELO"

84	70	Giżycko, Wilkasy, Wilkaski, Szczybały Giżyckie, Skop, Tros, Bachorza, Canki, Ryn	23	00:30	Przewozy Krajowe i Zagraniczne "LELO"
85	122	Giżycko, Gajewo, Spytkowo, Sołdany, Sołdany Kol., Krukłanki	15	00:20	Andrzej Jasionowski
86	123	Giżycko, Piękna Góra, Guty, Fuleda, Kamionki, Dziewiszewo, Doba	20	00:34	Andrzej Jasionowski

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Giżycku

Mapa 6. Powiatowa sieć komunikacyjna (zezwolenia Starosty Giżyckiego)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Giżycku

ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO (PRZEBIEGAJĄCE PRZEZ TEREN POWIATU GIŻYCKIEGO)

Poniższa tabela przedstawia wykaz 36 zezwoleń wydanych przez marszałka województwa warmińsko-mazurskiego, które przebiegają przez powiat giżycki.

Tabela 9. Zezwolenia wydane przez marszałka województwa warmińsko-mazurskiego (przebiegające przez obszar powiatu giżyckiego)

Lp.	Nr zezw.	Od	Przez	Do	Dł. Kursu (km)	Liczba kursów w ciągu doby	Czas przejazdu (godz:min)	Przewoźnik
1		Bartoszyce	Bartoszyce ul. Kętrzyńska, Bartoszyce Sędławki, Gile, Kinkajmy, Wardomny, Maszewy, Łabędnik Mały, Łabędnik, Sporwiny, Drawa skrz., Kowalewo Małe, Łankiejmy, Długi Lasek, Korsze skrz., Podlechy, Korsze ul. Mickiewicza, Podlechy, Korsze skrz., Polany, Kraskowo, Chmielnik, Tołkiny, Płutniki, Garbno, Banaszki, Gałwuny, Kętrzyn Gnatowo, Kętrzyn ul. Sikorskiego, Kętrzyn ul. Dworcowa, Kętrzyn ul. Poczтовая, Kruszewiec, Kwiedzina lotnisko, Kwiedzina, Pożarki, Martiany, Sterławki Wielkie, Sterławki Średnie, Sterławki Małe, Kalinowo, Nowe Wrony, Wrony, Piękna Góra	Giżycko	87	2	01:50	Firma Handlowo-Uslugowa "RIK"
2	774	Kętrzyn	Kętrzyn-ul.pocztowa, Kruszewiec, Kruszewiec kolonia, Kwiedzina lotnisko, Kwiedzina, Pożarki, Martiany, Sterławki Wielkie, Sterławki Średnie, Sterławki Małe, Kalinowo, Nowe Wrony, Wrony, Piękna Góra, Giżycko-al. 1 Maja	Giżycko	32	10	00:45	Firma Handlowo-Uslugowa "RIK"
3		Giżycko	Giżycko-pl. Grunwaldzki, Giżycko Al. 1 Maja, Wilkasy, Wilkasy II, Strzelce, Bogaczewo kol., Bogaczewo, Kule, Kozin, Kozin kol., Prażmowo, Prażmowo kol., Szymonka, Olszewo, Woźnice,	Mrągowo	64	8	01:15	Firma Handlowo-Uslugowa "RIK"

			Pszczółki, Woźnice, Tałty, Mikołajki, Prawdowo, Prawdowo kol., Zelwągi, Inulec, Baranowo, Kosewo kol., Kosewo, Probark, Probark kol., Miejski Las, Mrągowo-ul. Wojska Polskiego, Mrągowo-ul. Marii Curie Skłodowskiej					
4		Giżycko	Giżycko-ul. 1 Maja, Gajewo, Spytkowo, Sołdany, Pozezdrze kol II, Pozezdrze kol I, Pozezdrze nż, Pozezdrze, Dziaduszyn nż, Ogonki, Ogonki kol., Kolonia Rybacka, Węgorzewo-ul. Łuczańska, Węgorzewo ul. Bema, Węgorzewo Pl. Grunwaldzki	Węgorzewo	28	2	00:46	BUS-TRANSPORT Stanisław Guz
5		Giżycko	Bysty, Grajwo, Kąp NŻ, Ruda, Staświny, Miłki, Wyszowate, Konopki Wlk, Danowo, Orzysz Rynek	Orzysz D.K	33	2	00:48	BUS-TRANSPORT Stanisław Guz
6		Gołdap	Gołdap-ul. Wojska Polskiego, Gołdap-Osiedle II, Gołdap, Wronki Wielkie, Marcinowo, Grabowo, Jezioro Wielkie, Główka, Okrasin, Boćwinka, Grunajek, Surminy kol., Surminy, Stadnice, Wróbel, Banie Mazurskie, Wólka, Lisy, Grodzisko, Jakunówko, Jakunówko Leśne, Kutry, Przytuły, Pozezdrze, Kolonia Pozezdrze, Sołdany, Spytkowo, Gajewo	Giżycko	62	2	01:25	PKS w Suwałkach S.A.
7		Gołdap	Gołdap-ul. Wojska Polskiego, Gołdap-Osiedle II, Gołdap, Wronki Wielkie, Marcinowo, Grabowo, Jezioro Wielkie, Główka, Okrasin, Boćwinka, Grunajek, Surminy kol., Surminy, Stadnice, Wróbel, Banie Mazurskie, Wólka, Lisy, Grodzisko, Jakunówko, Żabinki Leśne, Jasieniec, Jeziorowskie, Brożówka, Krukłanki, Sołdany, Spytkowo, Gajewo	Giżycko	63	2	01:25	PKS w Suwałkach S.A.
8	900/1	Giżycko	Orzysz-Rynek, Pisz Klementowskiego, Warszawa-Dw. Wileński,	Warszawa Dw.	250	2	03:45	GIGABUS



				Wschodni				
9	961	Giżycko	Gajewo, Spytkowo, Sołdany, Kruklanki, Brożówka, Jeziorowskie, Jasieniec, Żabinka, Jakunówko kol, Jakunówko, Jakunówko Leśna, Kutry, Jakunówko Leśn, Jakunówko, Jakunówko kol, Żabinka, Jasieniec, Jeziorowskie	Kruklanki	43	2	01:01	
10		Giżycko	Giżycko-ul. Warszawska, Giżycko-al. 1 Maja, Piękna Góra, Wrony, Kalinowo, Sterławki Małe, Sterławki Średnie, Sterławki Wielkie, Martiany, Pożarki, Kruszewiec, Kętrzyn-ul. Mazowiecka, Kętrzyn-cmentarz, Kętrzyn-ul. Daszyńskiego, Kętrzyn-ul. Sikorskiego, Kętrzyn D.A., Muławki, Pręgowo, Wilkowo, Łozdoje, Rydwągi, Ruska Wieś, Szestno, Mrągowo-ul. Wolności, Mrągowo-ul. Okulickiego, Mrągowo D.A., Marcinkowo, Marcinkowo kolonia, Sorkwity, Kozarek Wielki, Biskupiec	Olsztyn	117,5	28	02:20	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
11	940	Zakopane	Kraków-MDA, Dąbrowa Górnicza, Częstochowa, Piotrków Trybunalski, Warszawa-D.A. Zachodnia, Pułtusk D.A., Różan-ul. Przemysłowa, Ostrołęka, Myszyniec, Zgon, Ruciane Nida-D.K., Mikołajki-Pl. Kościelny, Mrągowo D.A., Ryn	Giżycko	765	2	11:00	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
12	942	Warszawa-D.A. Zach.	Warszawa-Metro Politechnika, Warszawa Dw. Ws. Lubelska, Warszawa-ul. Młodzieńcza, Ostrów Mazowiecki, Łomża, Mały Płock, Pisz D.A., Ruciane Nida D.K., Ukta, Bobrówko, Mikołajki Plac Kościelny, Ryn-Rynek, Wilkasy	Giżycko	290	2	04:45	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
13	932	Warszawa-D.A. Zach.	Warszawa-Metro Politechnika, Warszawa Dw. Ws. Lubelska, Warszawa-ul. Młodzieńcza, Ostrów Mazowiecki,	Giżycko	269	2	04:15	PKS Mrągowo Sp. z o.o.



			Łomża, Mały Płock, Pisz D.A., Pisz D.A., Orzysz D.K., Miłki					
14	930	Giżycko	Giżycko-Warszawska, Giżycko-Al.1 Maja, Giżycko D.K., Piękna Góra, Wrony, Kalinowo, Sterławki Małe, Sterławki Średnie, Sterławki Wielkie, Martiany, Pożarki, Kruszewiec, Kętrzyn-ul. Mazowiecka, Kętrzyn-cmentarz, Kętrzyn-ul. Dworcowa, Kętrzyn ul. Bydgoska, Muławki, Pręgowo, Wilkowo, Łozdoje, Rydwągi, Ruska Wieś, Szestno, Mrągowo-ul. Wolności, Mrągowo-ul. Okulickiego	Mrągowo	57	37	01:10	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
15	887	Warszawa- D.A. Zach.	Warszawa- Dw. Ws. Lubelska, Warszawa-ul. Młodzieńcza, Wyszaków D.A., Ostrów Maz. D.A., Łomża D.A., Mały Płock, Kolno, Pisz D.A., Orzysz D.K., Orzysz Rynek, Miłki	Giżycko	265	2	05:25	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
16	886	Warszawa- D.A. Zach.	Warszawa-Metro Politechnika, Warszawa DW. WS. Lubelska, Warszawa-ul. Młodzieńcza, Wyszaków D.A., Ostrów Maz D.A., Łomża-ul. Dworcowa, Mały Płock, Kolno D.A., Pisz D.A., Orzysz D.K., Miłki	Giżycko	265	2	05:35	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
17	888	Warszawa- D.A. Zach.	Warszawa-Metro Politechnika, Warszawa DW. WS. Lubelska, Warszawa-ul. Młodzieńcza, Wyszaków D.A., Ostrów Maz D.A., Łomża-ul. Dworcowa, Mały Płock, Kolno D.A., Jeże, Pisz D.A., Orzysz D.K., Miłki	Giżycko	265	2	05:50	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
18	866	Mrągowo D.A.	Mrągowo-ul. Wojska Polskiego, Mrągowo-Nikutowo, Miejski Las, Probark kolonia, Probark skrz, Kosewo, Kosewo kolonia, Baranowo, Inulec, Zełwągi, Prawdowo, Mikołajki-pl. kościelny, Mikołajki, Tałty, Woźnice, Pszczółki, Lelek, Zielony Lasek, ławki,	Giżycko	66	1	01:40	PKS Mrągowo Sp. z o.o.

			Ryńskie Pole, Ryński Dwór, Ryn, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Wilkasy, Giżycko D.K., Giżycko al. 1 Maja					
19	856	Malinka	Pamry, Rostki, Okragłe, Talki, Biała Giżycka, Pańska Wola, Skomack Wielki, Żelki, Hejbuty, Ranty, Ranty Cegielnia	Wydminy	33	1	00:55	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
20	857	Zelki	Berkowo, Zelki, Hejbuty, Zelki, Skomack Wielki, Pańska Wola	Biała Giżycka	18	2	00:28	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
21	876	Mrągowo D.A.	Mrągowo-ul. Mrągowiusza, Mrągowo ul. Giżycka, Młynowo, Wola Muntowska, Muntowo, Zalec, Użranki, Zalec, Zalec kolonia, Mierzejewo, Śądry, Słabowo, Wejdyki, Ryn, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Wilkasy, Giżycko D.K., Giżycko Al. 1 Maja, Giżycko ul. Warszawska	Giżycko	51	9	01:20	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
22	883	Mrągowo D.A.	Mrągowo-ul. Mrongowiusza, Mrągowo ul. Giżycka, Młynowo, Wola Muntowska, Muntowo, Zalec, Mierzejewo, Śądry, Słabowo, Notyst, Słabowo, Wejdyki, Ryn, Głębowo, Orło, Sterławki Wielkie, Sterławki Małe, Kalinowo, Nowe Wrony, Wrony, Piękna Góra, Giżycko D.K., Giżycko-ul. Warszawska	Giżycko	57	1	01:29	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
23	891	Mrągowo D.A.	Mrągowo-ul. Wojska Polskiego, Mrągowo-Nikutowo, Miejski Las, Probark kolonia, Probark skrz, Kosewo, Kosewo kolonia, Baranowo, Inulec, Zełwagi, Prawdowo, Mikołajki-pl. kościelny, Mikołajki, Tałty, Woźnice, Pszczółki, Lelek, Zielony Lasek, Ławki, Ryńskie Pole, Ryński Dwór, Ryn, Ryn 1, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Wilkasy, Giżycko D.K., Giżycko-al.1 Maja	Giżycko	66	1	01:44	PKS Mrągowo Sp. z o.o.



24	869	Miągowo D.A.	Miągowo-ul. Mrongowiusza, Miągowo-ul. Wolności, Szestno, Wyszembork, Boże, Boże kolonia, Gronowo, Słabowo, Krzyżany, Krzyżany kolonia, Ryn D.K., Ryn 1, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie, Wilkaski, Wilkasy, Giżycko D.K., Giżycko-al. 1 Maja, Giżycko-ul. Warszawska	Giżycko	53	2	01:35	PKS Miągowo Sp. z o.o.
25	863	Mikołajki	Tały, Woźnice, Pszczółki, Woźnice, Szymonka kolonia, Szymonka, Prażmowo kolonia, Prażmowo, Kozin kolonia, Kozin, Kula, Bogaczewo, Bogaczewo kolonia, Strzelce, Wilkasy II, Wilkasy, Giżycko-al. 1 Maja, Giżycko ul. Warszawska	Giżycko	38	2	01:00	PKS Miągowo Sp. z o.o.
26	46	Kraków D.A.	Dąbrowa Górnica-Centrum, Dąbrowa Górnica, Częstochowa .D.A, Piotrków Trybunalski, Warszawa D.A. Zachodnia, Pułtusk D.A., Różan, Ostrołęka D.A., Myszyniec, Zgon, Ruciane Nida D.K., Mikołajki-Plac Kościelny, Miągowo D.A., Ryn	Giżycko	665	2	12:30	PKS Miągowo Sp. z o.o.
27	22	Warszawa-D.A. Zach.	Warszawa Dw. Centralny, Warszawa-ul. Bonifraterska, Warszawa-Dw. Gdański, Warszawa-Rondo Starzyńskiego, Warszawa Żerań FSO, Pułtusk D.A., Różan, Grabowo, Ostrołęka D.A., Kadzidło D.A., Myszyniec D.A., Rozogi, Ruciane Nida, Ukta, Bobrówko, Mikołajki II, Mikołajki Pl. Kościelny, Ryn-Rynek, Wilkasy II	Giżycko	278	2	05:25	PKS Miągowo Sp. z o.o.
28	842	Giżycko	Giżycko-ul. Warszawska. Giżycko-Pl. Grunwaldzki, Giżycko-al. 1 Maja, Ryn, Miągowo-ul. Wolności, Miągowo-ul. Okulickiego, Miągowo-ul. Mrongowiusza, Miągowo D.A., Sorkwity	Olsztyn D.A.	111	14	02:10	PKS Miągowo Sp. z o.o.

29	743	Giżycko D.A.	Wilkasy II, Skop, Tros, Ryn, Mierzejewo, Zalec, Muntowo, Mrągowo, Sorkwity, Biskupiec D.K., Olsztyn D.A., Olsztyn-ul. Żołnierska, Olsztyn-al. Niepodległości, Olsztyn-Kortowo	Olsztyn D.A.	125	2	03:00	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
30	733	Gdańsk D.A.	Gdańsk- Dw. Główny PKP, Elbląg D.A., Godkowo, Orneta Rynek, Lubomino, Dobre Miasto Rynek, Olsztyn D.A., Biskupiec-ul. Warsz. Kościół, Biskupiec D.A., Sorkwity, Mrągowo D.A., Ryn, Wilkasy II, Giżycko- 1 maja	Giżycko D.A.	287	2	05:39	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
31	731	Warszawa-D.A. Zach.	Warszawa Dw. Ws. Kijowska, Warszawa- ul. Młodzieńcza, Ostrów Mazowiecki D.A., Łomża-ul. Sikorskiego, Mały Płock, Kolno, Jeże, Pisz D.A., Orzysz D.K., Orzysz Rynek, Miłki	Giżycko D.A.	269	2	05:35	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
32	759	Wrocław D.A.	Wrocław-Norwida, Wrocław-Psie pole, Oleśnica D.A., Ostrów Wlkp. D.A., Kalisz D.A., Konin D.A., Ślesin, Strzelno P DW., Inowrocław D.A., Aleksandrów Kujawski, Ciechocinek, Toruń D.A., Kowalewo Pomorskie, Brodnica D.A., Nowe Miasto Lubawskie, Lubawa, Ostróda D.A., Olsztyn D.A., Biskupiec D.K., Sorkwity, Mrągowo D.A., Ryn, Wilkasy II	Giżycko D.A.	638	2	12:40	PKS Mrągowo Sp. z o.o.
33	302	Giżycko DW. PKP	Giżycko-pL. Grunwaldzki, Giżycko Al. 1 Maja, Giżycko-ul. Węgorzewska, Spytkowo, Sołdany skrzyżowanie, Pozezdrze kolonia, Pozezdrze, Pozezdrze Leśniczówka, Dziaduszyn, Ogonki I, Ogonki Ośrodek Mazur, Kolonia Rybacka, Węgorzewo- ul. Łuczańska, Węgorzewo ul. Bema, Węgorzewo-ul. Targowa	Węgorzewo	28	20	00:35	Oleszkiewicz Sp. z o.o.
34	938	Giżycko D.A.	Orzysz-Rynek, Pisz Klementowskiego, Warszawa-Dw. Wileński,	Warszawa Dw. Wschodni	250	4	03:40	Gigabus.pl Sp. z o.o.



35	818	Giżycko D.A.	Giżycko-ul. Warszawska, Giżycko-pl. Grunwaldzki, Giżycko-1 Maja, Giżycko-ul. Obwodowa I, Giżycko-ul. Obwodowa II, Wilkasy I, Wilkasy II, Wilkasy III, Wilkaski, Szczybały Giżyckie, Skop, Tros, Bachorza, Canki, Ryn-ul. Kopernika I, Ryn-ul. Kopernika II, Wejdyki, Sądry, Mierzejewo, Zalec, Muntowo, Wola Montowska, Mrągowo-ul. Wolności, Mrągowo-ul. Okulickiego, Mrągowo-ul. Mrongowiusza, Mrągowo-PKP, Marcinkowo, Bagienice, Nowe Bagienice, Sorkwity, Borki Wielkie, Parcza Wielka	Olsztyn D.A.	101	16	02:06	Transport Osobowy Jolanta Winckiewicz
36	177	Węgorzewo	Kolonia Rybacka, Ogonki, Dziaduszyn, Pozezdrze, Sołdany, Spytkowo, Giżycko-al. 1 Maja, Giżycko-Pl. Grunwaldzki, Giżycko-ul. Warszawska	Giżycko	28	8	00:35	

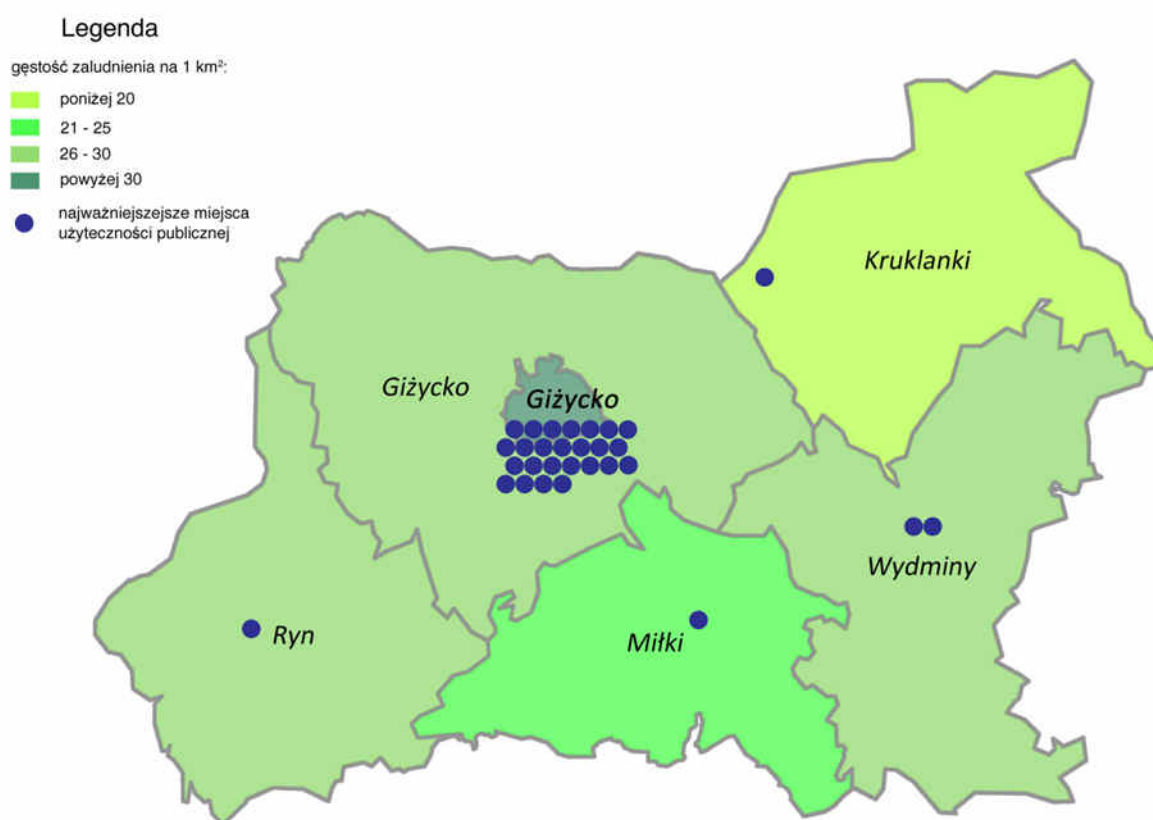
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego

4. OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU GIŻYCKIEGO

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

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

Mapa 7. Gęstość zaludnienia na 1 km² na tle lokalizacji obiektów użyteczności publicznej



Źródło: Opracowanie własne

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

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

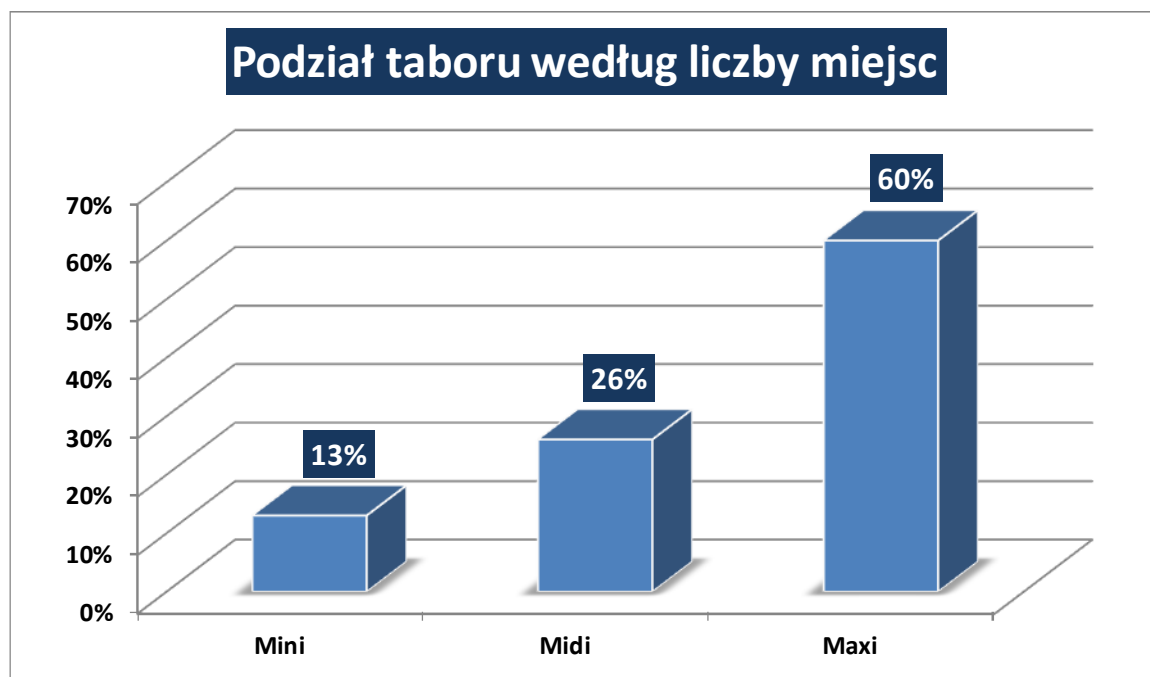
4.1. ANALIZA TABORU

Charakterystyka taboru wykorzystywanego przez przewoźnika Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o. wykonującego regularne przewozy drogowe osób na terenie powiatu giżyckiego pozwala wskazać aktualną podaż usług transportu publicznego.

Tabela 10. Wykaz taboru przewoźnika Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.

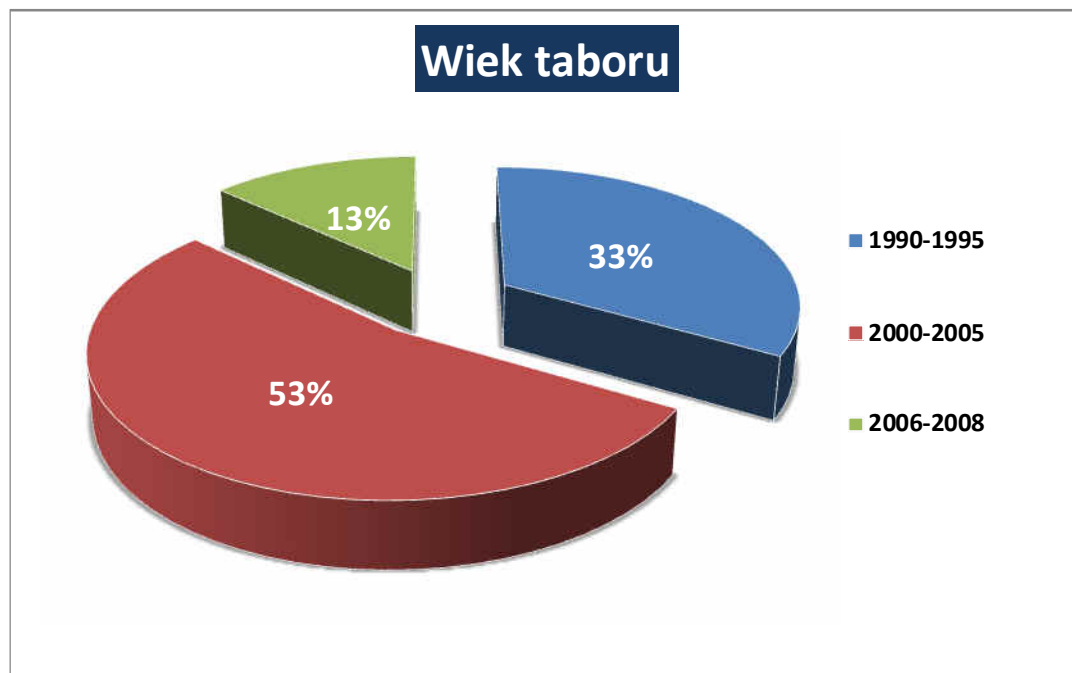
L.p.	Marka	Poj. (w cm3)	Rocznik	Liczba miejsc
1	MAN 11.220	6871	1996	31/32
2	MERCEDES VARIO 815D	4249	2002	24/6
3	MAN A01	11967	2002	54/23
4	JELCZ 090 MS	4580	2005	42
5	MAN SL 202	11413	1990	35/62
6	IVECO CACCIAMALI 65 THESI	2800	2006	25/4
7	JELCZ PR 120-SZKOLNY	11167	1994	51
8	MAN 11.190 CZERWONY	6871	1994	25/37
9	IRISBUS CROSSWAY	7790	2008	55
10	MERCEDES VARIO 615D	4249	2005	27/10
11	MERCEDES VARIO 615D	4249	2005	24/4
12	AUTOSAN H-10-10.02	6474	1995	46
13	MAN A01	11967	2000	54/31
14	MAN A01	11967	2000	54/31
15	MAN A01	11967	2000	54/28

Wykres 8. Podział jednostek taboru ze względu na liczbę miejsc



Analiza taboru Gminnego Zakład Komunalnego Sp z o.o. pokazuje, że przewoźnik posiada głównie tabor o pojemności dużej tj. liczący od 50 miejsc wzwyż. Udział taboru o średniej pojemności tj. od 31 miejsc do 47 to zaledwie 26%. Tabor klasy mini stanowi tylko 13% wszystkich autobusów. Dlatego też należało by zwiększyć udział taboru klasy mini oraz midi w celu optymalizacji opłacalności kursów- tak aby autobusy przewoźnika jeździły pełne.

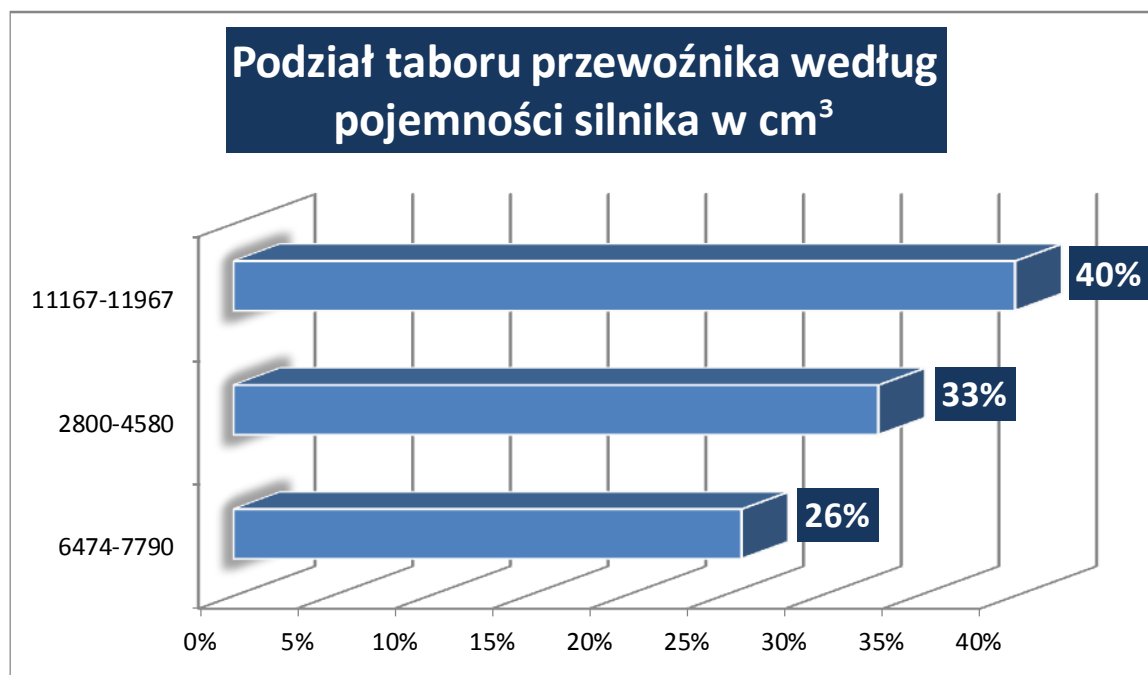
Wykres 9. Podział taboru przewoźnika ze względu na wiek



Analiza taboru przewoźnika Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o. pokazuje, że przewoźnik posiada w zdecydowanej mierze tabor ponad 10-letni. Blisko 53 proc. taboru stanowią pojazdy z przedziału wiekowego 11-15 lat. 13 proc. stanowią autobusy wyprodukowane pomiędzy 2006 a 2008 rokiem. W dalszym ciągu spory udział w ogóle posiadanego taboru mają pojazdy starsze niż 20-letnie. Pojazdy z przedziałów wiekowych 20-25 lat stanowią ponad 33 proc. wszystkich pojazdów.

Poniższy wykres przedstawia podział taboru przewoźnika według pojemności silnika podawanej w cm^3 . Łatwo zauważyć, że największą grupą stanowią autobusy o dużej pojemności silnika tj. 40%. Autobusy o małej pojemności stanowią 33% wszystkich pojazdów. Najmniejszą grupę stanowią autobusy o średniej pojemności silnika, jest ich ok 26%.

Wykres 10. Podział taboru przewoźnika ze względu na pojemność silnika



4.2. POPYT NA POWIATOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE

Badania przeprowadzone w krajach rozwiniętych potwierdzają, że intensywne działania przekształcające część popytu potencjalnego w popyt efektywny mogą spowodować wzrost liczby przewożonych osób publicznym transportem zbiorowym o około od 2 do 4 %.

Na zwiększanie popytu efektywnego mają zwykle wpływ następujące działania:

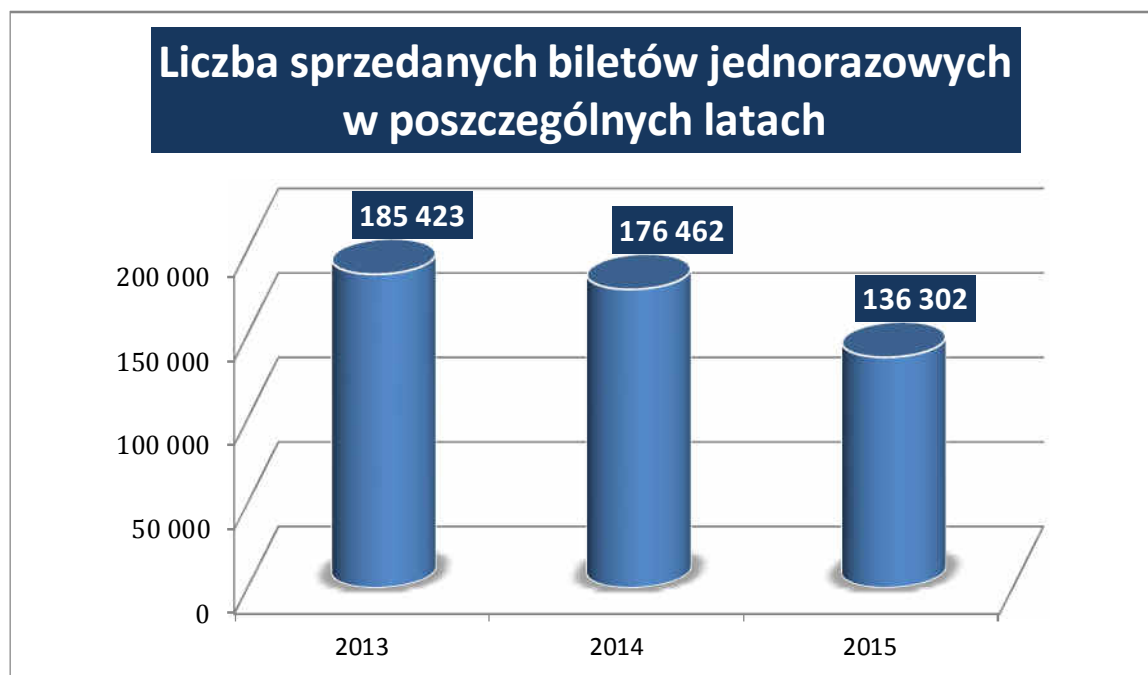
- zwiększanie atrakcyjności oferty przewozowej,
- poprawa jakości usług przewozowych,
- aktywna promocja transportu publicznego,
- doskonalenie rozwiązań taryfowo – biletowych,
- poprawa systemu informacji pasażerskiej w tym informacji głosowej dla osób niewidomych i niedowidzących.

Źródła popytu potencjalnego tkwią w grupie mieszkańców posiadających samochody. Nakłonienie ich do korzystania z transportu publicznego, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego transportu, wymaga jednak poprawy jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, komfort). Zgodnie z tym co zawarto w dokumencie, na przestrzeni lat 2010-2014 odnotowano wzrost liczby samochodów osobowych o 13,31 proc.

NARZĘDZIE BADAWCZE

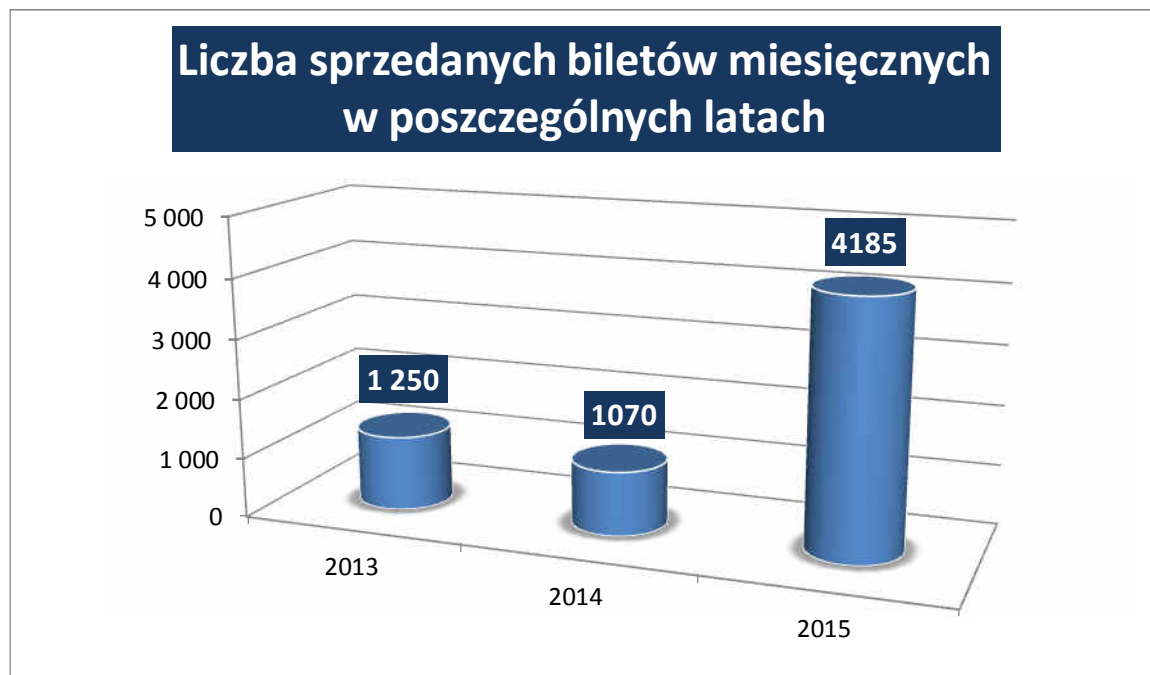
Wykonawca przeprowadził analizę popytu na powiatowe przewozy pasażerskie w oparciu o historyczne wyniki sprzedaży biletów przez Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o. W celu zagwarantowania rzetelności i miarodajności przeprowadzonej analizy pod uwagę wzięto aktualne wyniki sprzedażowe przewoźnika (liczba sprzedanych biletów na poszczególne linie) w latach 2013, 2014 oraz 2015 (okres styczeń- październik). Dane poddane analizie pochodzą bezpośrednio od przewoźnika.

Wykres 11. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych w poszczególnych latach



Obserwując dane dotyczące liczby sprzedanych biletów jednorazowych na przestrzeni lat 2013-2015 można zauważyć spadek popytu na bilety jednorazowe wydawane przez Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o. Jak widać na powyższym wykresie liczba sprzedanych biletów jednorazowych w 2015 r. spadła do 136 302 biletów z 185 423 biletów w 2013 roku. W omawianym okresie liczba sprzedanych biletów jednorazowych zmniejszyła się o 26,49 proc. Gwałtowny spadek liczby sprzedanych biletów można zauważyć szczególnie na przełomie 2014 i 2015 roku. Trzeba jednak podkreślić że dane za rok 2015 nie są w pełni miarodajne ponieważ obejmują okres 10 miesięcy.

Wykres 12. Liczba sprzedanych biletów miesięcznych w poszczególnych latach



Odwrotną sytuację można zaobserwować w przypadku biletów miesięcznych. W okresie 2014-2015 liczba sprzedanych biletów zwiększyła się z 1070 do 4 185. Tym samym % wzrost liczby sprzedanych biletów miesięcznych w omawianym okresie wyniósł aż 291,12 proc. Przyczyną takiego stanu rzeczy w obydwu przypadkach (tj. zmniejszenia liczby sprzedanych biletów jednorazowych i zwiększenie sprzedaży biletów miesięcznych) może być kupowanie biletów miesięcznych przez osoby które do tej pory korzystały z biletów jednorazowych.

4.3. ANALIZA BADAŃ PREFERENCJI I ZACHOWAŃ KOMUNIKACYJNYCH MIESZKAŃCÓW POWIATU GIŻYCKIEGO

OBSZAR BADANIA

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

- Zakłady pracy
- Szkoły ponadgimnazjalne

NARZĘDZIE BADAWCZE

Wykonawca w celu sprawnego przeprowadzenia badań przygotował ankietę, która składała się z pytań dotyczących zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców powiatu giżyckiego.

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

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

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

Tabela 11. Zestawienie cech usług przewozu

	Cecha usługi przewozu
1.	Punktualność kursowania pojazdów
2.	Częstotliwość kursowania pojazdów
3.	Bezpieczeństwo podróży
4.	Warunki podróżowania
5.	Warunki oczekiwania na przystankach
6.	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej
7.	Cena biletu
8.	Bezpośredniość połączenia
9.	Kultura kierujących
10.	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)
11.	Kontrola biletowa

Źródło: Opracowanie własne

Zastosowana pięciostopniowa skala ocen zarówno poziomu oczekiwań jak i jakości usług transportowych oznacza, że w przypadku oceny „5” respondent uważa, że dana cecha jest najważniejsza dla niego i w pełni zaspakaja jego potrzebę w tym zakresie,

natomiast ocena "1" oznacza, że dana cecha nie ma znaczenia dla niego, a w ocenie jakości uważa, że jest realizowana na bardzo niskim poziomie.

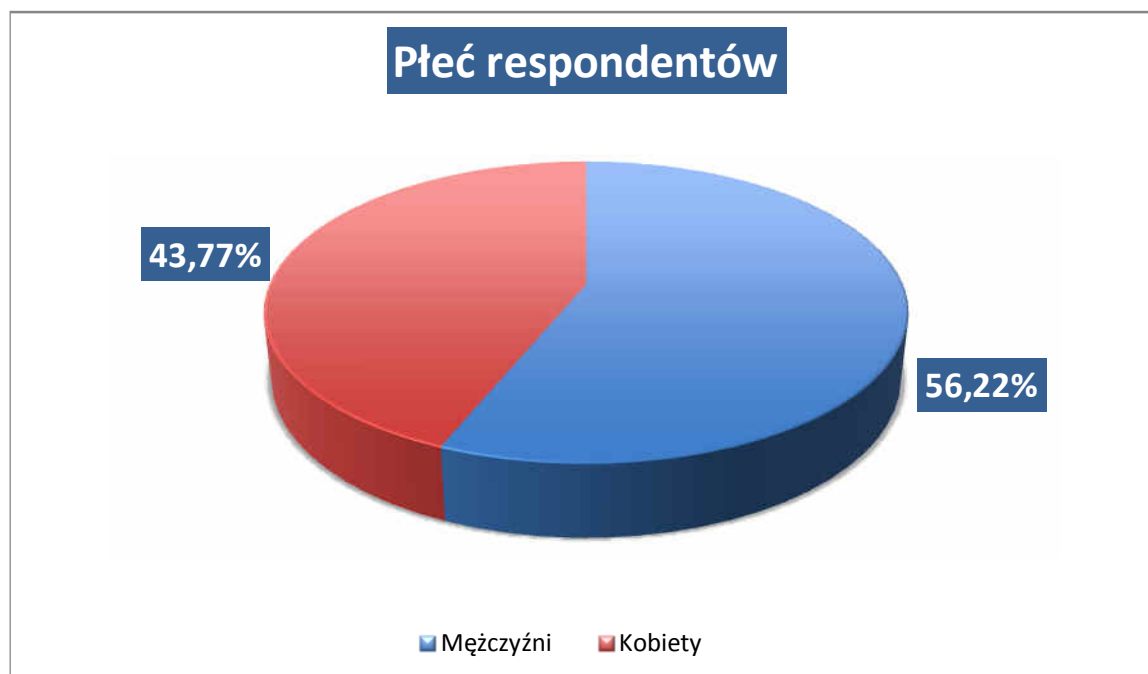
CHARAKTERYSTYKA BADANYCH

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

PŁEĆ RESPONDENTÓW

Profil płci respondentów odpowiada profilowi płci mieszkańców powiatu. (kobiety - 51,02%, mężczyźni - 48,97%, stan na koniec 2014 r.).

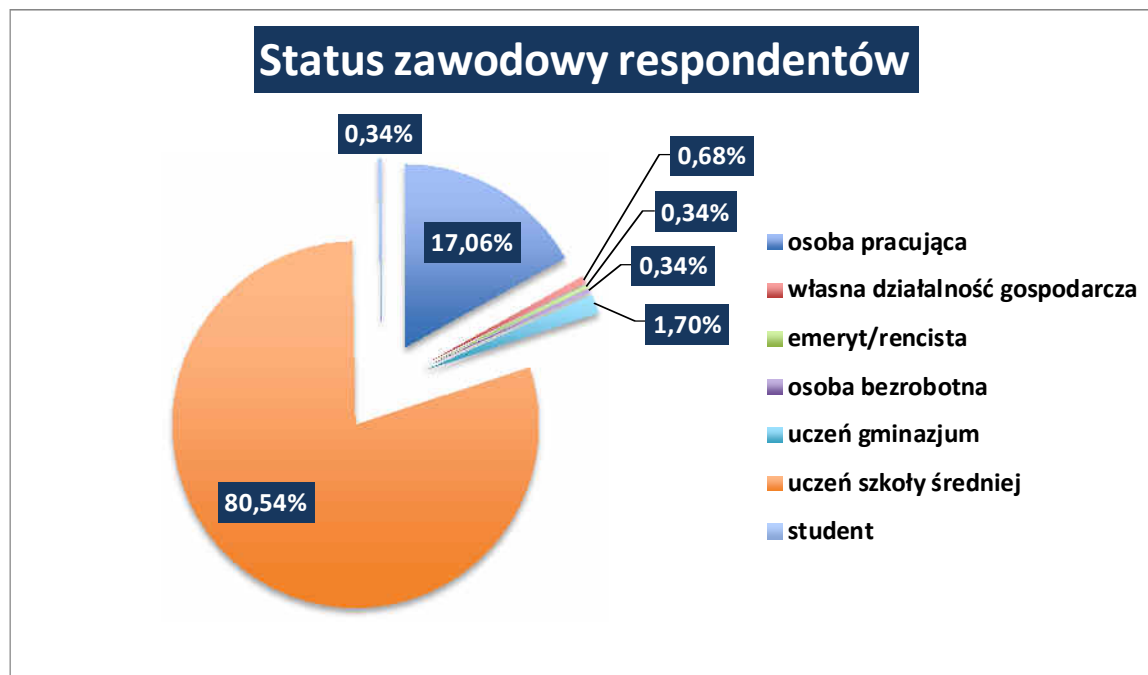
Wykres 13. Płeć respondentów



STATUS ZAWODOWY RESPONDENTÓW

Wśród badanych dominują uczniowie szkół średnich (80,54%) oraz osoby pracujące, które stanowią drugą największą grupę badanych (17,06%). Obie te grupy stanowią ponad 97 proc. wszystkich respondentów. Niespełna 2 proc. stanowią uczniowie gimnazjów (1,70 proc.). Odsetek osób bezrobotnych, prowadzących własną działalność gospodarczą oraz studentów jest marginalny i nie przekracza 2 proc.

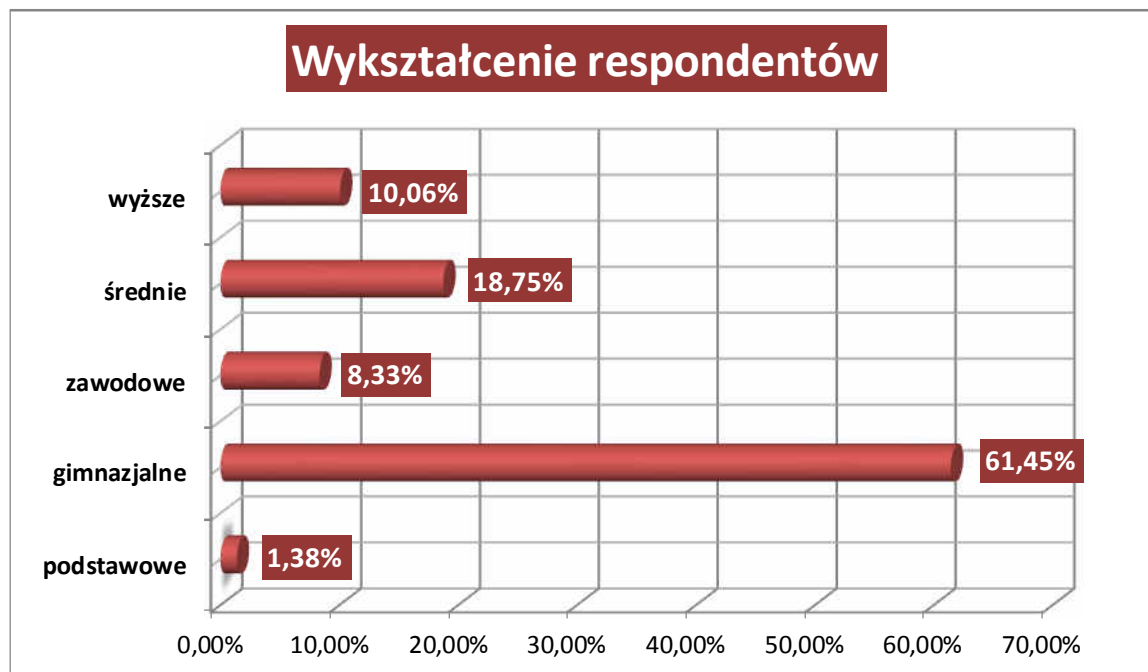
Wykres 14. Status zawodowy respondentów



WYKSZTAŁCENIE RESPONDENTÓW

Struktura wykształcenia respondentów powiatu charakteryzuje się wysokim poziomem osób z wykształceniem gimnazjalnym. Deklaruje je ponad co drugi ankietowany (61,45 proc.), co wynika z nadreprezentacji liczby uczniów w całym badaniu. Osoby z wykształceniem średnim i wyższym stanowią odpowiednio 18,75 proc. oraz 10,06 proc. Wykształcenie zawodowe deklaruje 8,33 proc. osób badanych. Odsetek respondentów z wykształceniem podstawowym jest marginalny i nie przekracza 2 proc.

Wykres 15. Wykształcenie respondentów



MIEJSCE ZAMIESZKANIA RESPONDENTÓW

Z przeprowadzonych badań można wywnioskować, że niemal połowa respondentów tj. 44,85% pochodzi z gminy Giżycko.

Tabela 12. Miejsce zamieszkania respondentów

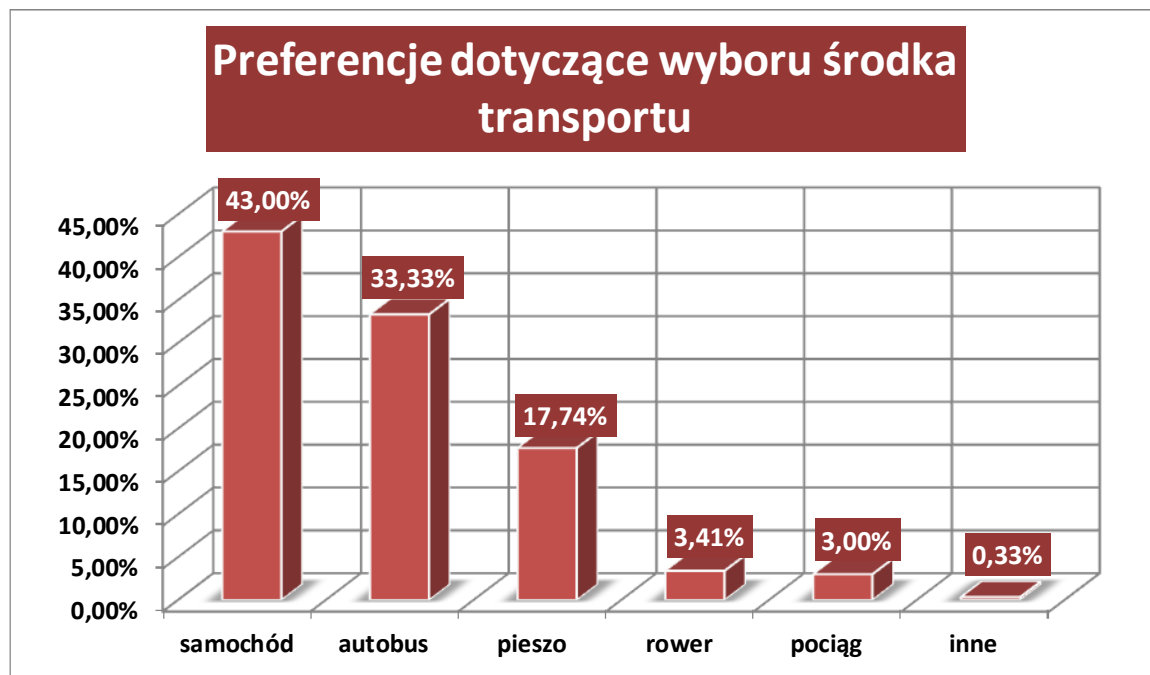
L.p.	Miejsce zamieszkania	Liczba wskazań (proc.)
1	Giżycko	44,85%
2	Wydminy	12,50%
3	Ryn	9,92%
4	Miłki	5,14%
5	Mikołajki	4,41%
6	Pozezdrze	3,67%
7	Kruklanki	3,30%
8	Węgorzewo	2,94%
9	Banie Mazurskie	1,47%
10	Kętrzyn	1,10%
11	Gołdap	0,73%
12	Mrągowo	0,73%
13	Olecko	0,36%
14	Świątajno	0,36%

WYBÓR ŚRODKA TRANSPORTU

Najczęściej wybieranym środkiem transportu przez respondentów okazał się samochód. Wskaźnik ten osiąga wysoki poziom (43 proc.), przy 33,33 proc. wskazań dla autobusu. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy upatrywać w niekonkurencyjnej ofercie przewozowej przewoźników funkcjonujących na terenie powiatu giżyckiego. Jedynie 3 proc. ankietowanych wybrało pociąg jako najczęstszy środek transportu co można uzasadnić niezbyt szeroką siatką połączeń kolejowych, do których mieszkańcy powiatu giżyckiego mają dostęp na wybranych stacjach i przystankach kolejowych.

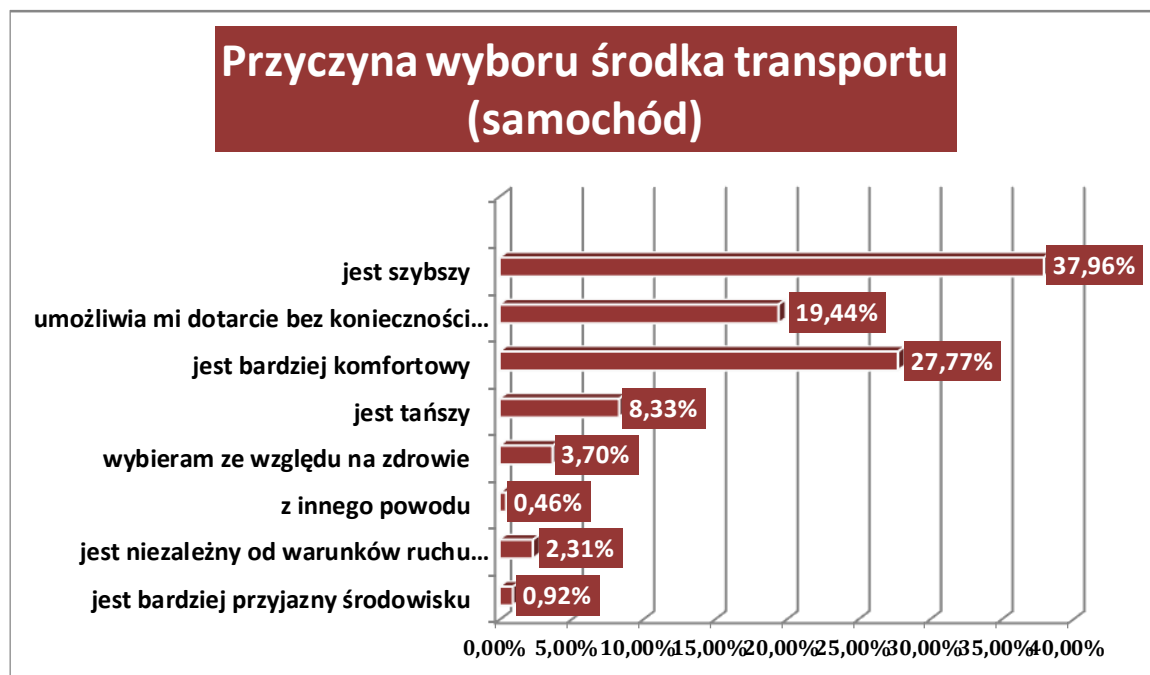
Zaskakująco często podróż na terenie powiatu giżyckiego odbywa się pieszo (17,74 proc.). Stosunkowo mało osób jako najczęstszy środek transportu wybiera rower (3,41 proc.). Świadczyć to może m.in. o nieskuteczności inwestycji władz lokalnych w ścieżki rowerowe, jak również braku odpowiednich działań propagujących wybór tego rodzaju transportu w codziennych podróżach respondentów.

Wykres 16. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu



PRZYCZYNA WYBORU ŚRODKA TRANSPORTU (SAMOCHÓD)

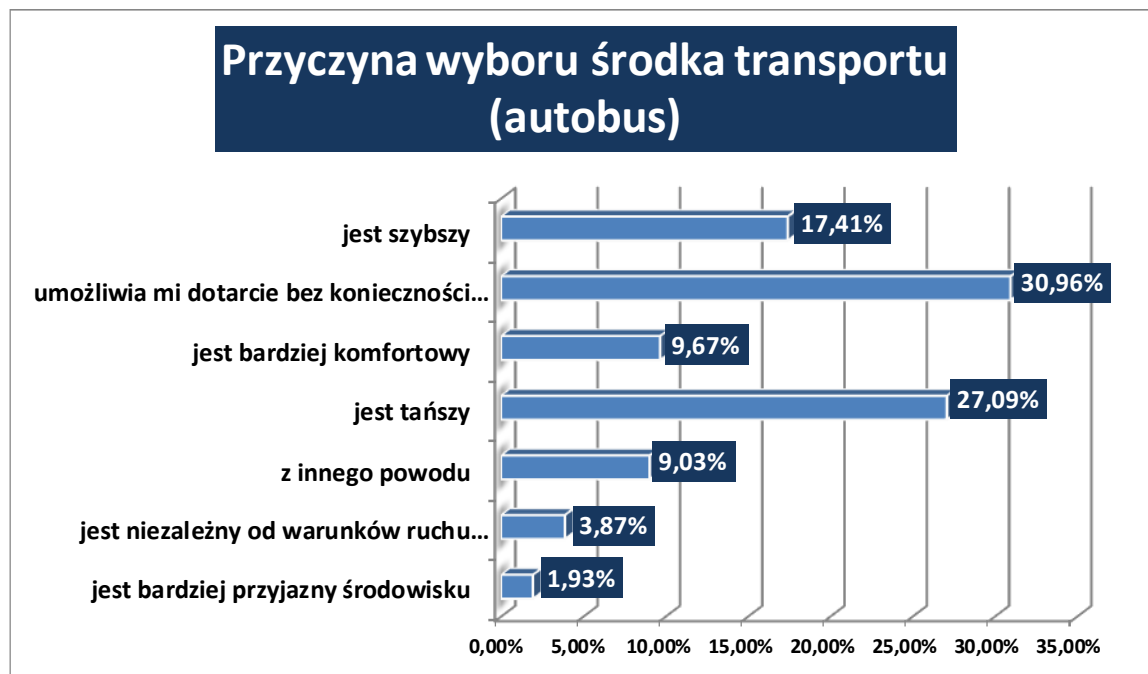
Wykres 17. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód)



Respondenci wskazujący samochód, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że jest szybszy (37,96 proc.) oraz bardziej komfortowy (27,77 proc.). Dla co szóstej osoby ten rodzaj transportu umożliwia dotarcie na miejsce bez konieczności dokonania przesiadek (19,44 proc.). Z kolei w przypadku 8,33 proc. respondentów samochód jest wybierany ze względów oszczędnościowych. 3,70 proc. badanych osób wybiera samochód ze względu

na zdrowie. Samochód jest niezależny od warunków ruchu drogowego- tak uważa 2 proc. ankietowanych. Niewiele spośród osób ankietowanych swoją decyzję opiera na przesłankach środowiskowych (0,92 proc.), oraz z innych powodów (0,46 proc.)

Wykres 18. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus)

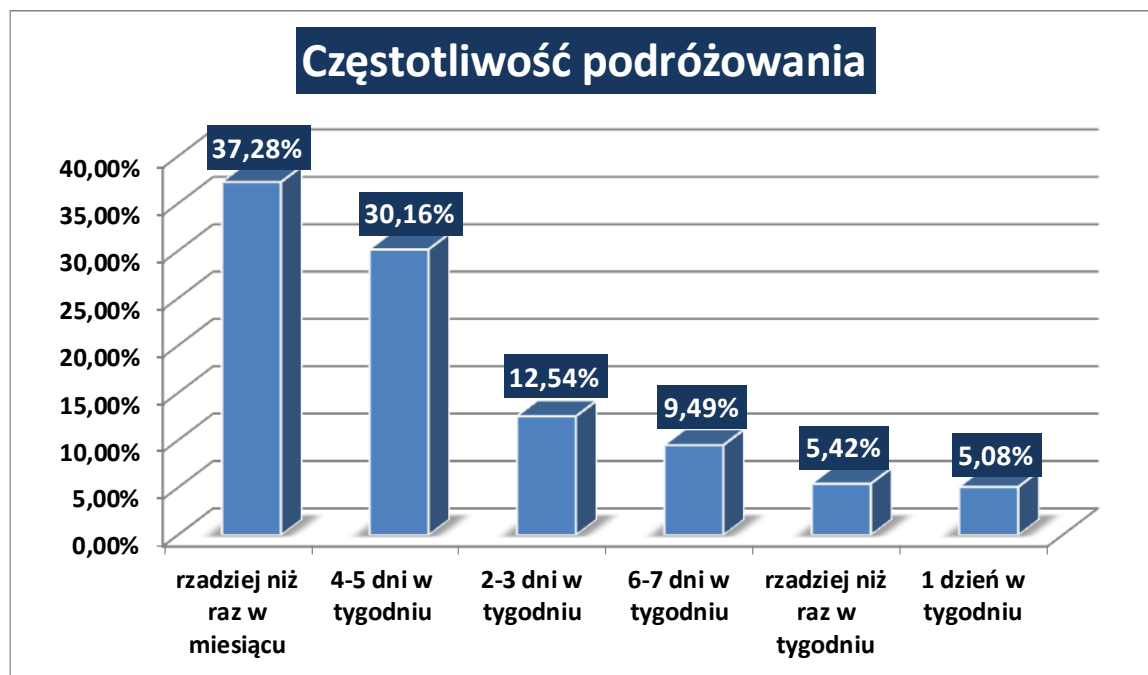


Respondenci wskazujący autobus, jako podstawowy środek transportu najczęściej podawali, że decydują się na niego, przede wszystkim ze względu na to, że umożliwia im dotarcie na miejsce bez konieczności dokonywania przesiadek. Takie wskazanie zadeklarowało ponad 30 proc. respondentów. Lekko ponad 27 proc. badanych uważa ten środek transportu za tańszy z perspektywy ich codziennych podróży.

Dla więcej, niż co piątej osoby ankietowanej było to również rozwiązanie szybsze. Z kolei blisko co dziesiąta wskazywała na uwarunkowania związane z komfortem podróży (9,67 proc.). Pozostałe odpowiedzi cieszyły się marginalnym zainteresowaniem ankietowanych.

CZĘSTOTLIWOŚĆ PODRÓŻOWANIA

Wykres 19. Częstotliwość podróżowania

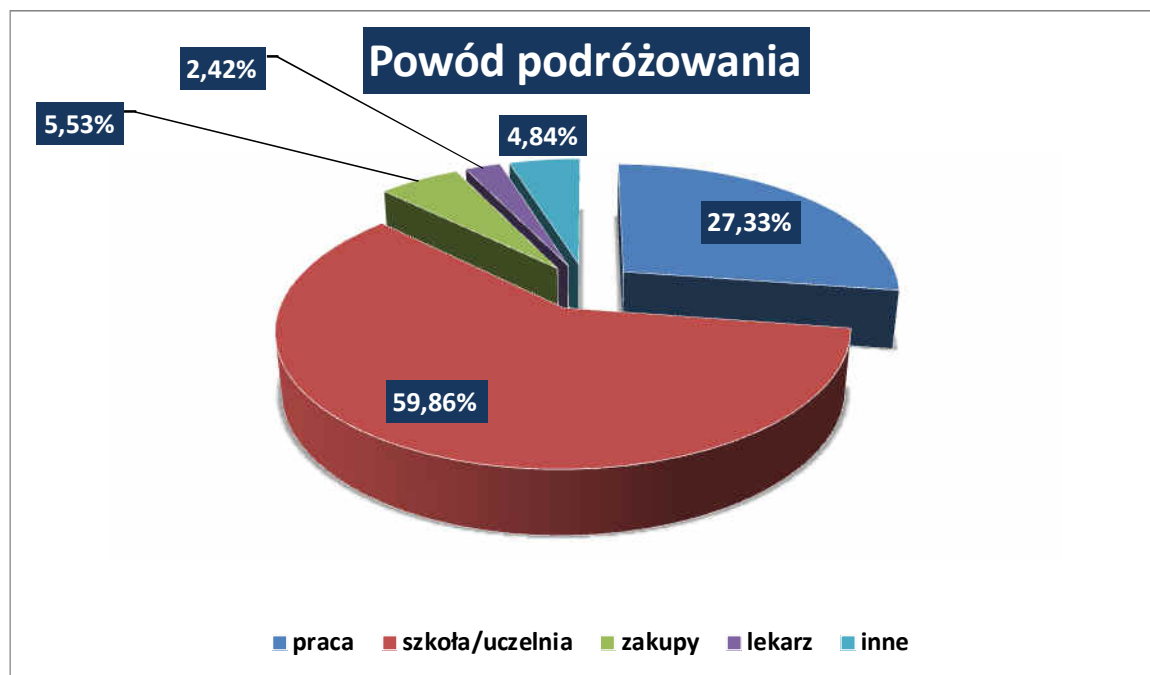


Z przeprowadzonych badań wynika, że 37,28 proc. ankietowanych korzysta z transportu publicznego rzadziej niż raz w miesiącu. Blisko co trzecia osoba (30,16 proc.) korzysta z niej 4-5 dni w tygodniu.

2-3 dni tygodniu korzysta z komunikacji publicznej 11,90 proc. respondentów. Jedna na dziesięć osób biorących udział w ankiecie korzysta z komunikacji publicznej rzadziej niż raz w miesiącu (9,49 proc.). Dla wskazań „2-3 dni w tygodniu” oraz „6-7 dni w tygodniu” wskaźnik ten oscylował w granicy 5 proc.

POWÓD PODRÓŻOWANIA

Wykres 20. Powód podróży

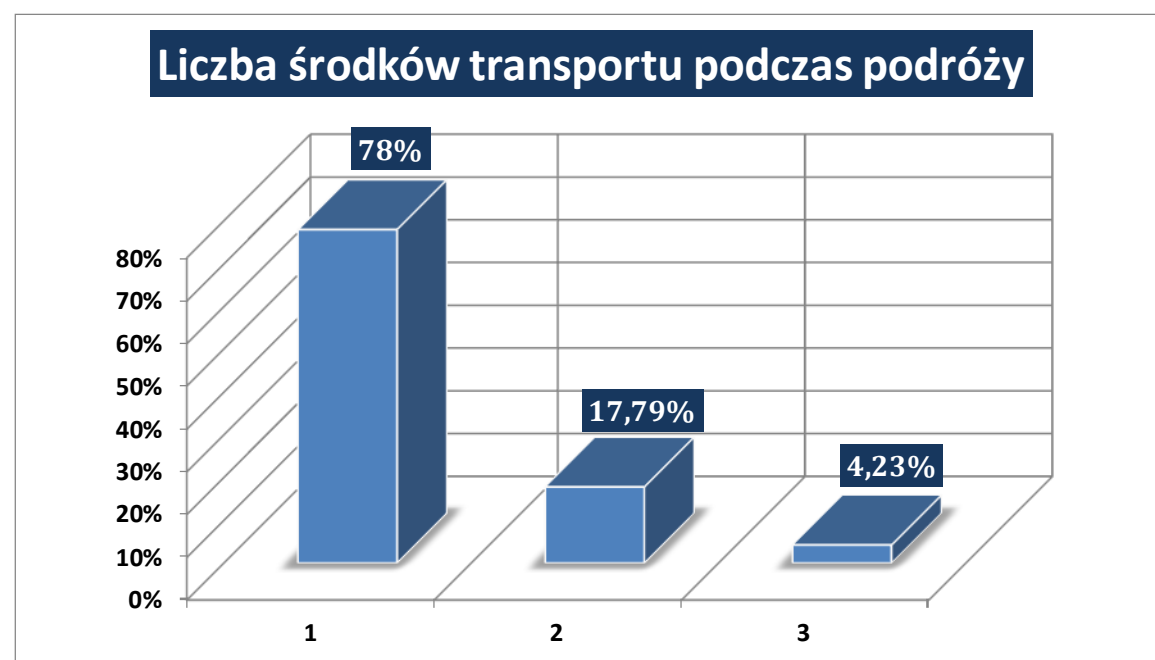


Powód podróży jest silnie skorelowany ze statusem zawodowym i częstością podróży. Cel podróży uczniów i osób pracujących jest oczywisty, natomiast emeryci jeżdżą głównie na zakupy lub do lekarza.

Wśród respondentów blisko 78 % korzysta z jednego środka transportu. Przesiada się raz, blisko 18% zapytanych o zwyczaj podróży. Mniej niż jedna osoba na dwadzieścia trzy musi przesiadać się dwukrotnie.

LICZBA ŚRODKÓW TRANSPORTU PODCZAS PODRÓŻY

Wykres 21. Liczba środków transportu podczas podróży



PREFERENCJE PASAŻERÓW

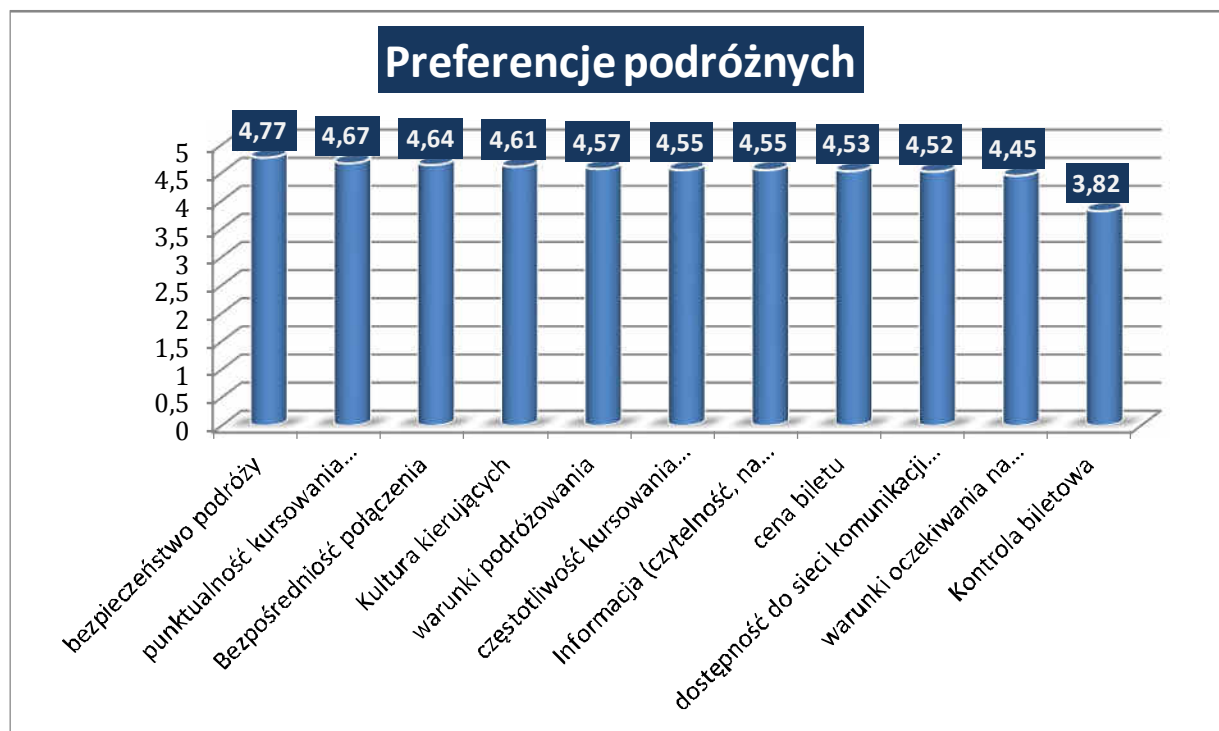
Preferencje pasażerów korzystających z publicznego transportu pasażerskiego przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 13. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji

L.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom preferencji
1	punktualność kursowania pojazdów	4,67
2	częstotliwość kursowania pojazdów	4,55
3	bezpieczeństwo podróży	4,77
4	warunki podróżowania	4,57
5	warunki oczekiwania na przystankach	4,45
6	dostępność do sieci komunikacji miejskiej	4,52
7	cena biletu	4,53
8	Bezpośredniość połączenia	4,64
9	Kultura kierujących	4,61
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	4,55
11	Kontrola biletowa	3,82

Pasażerowie uczestniczący w badaniu ankietowym za najważniejszą cechę uznali bezpieczeństwo podróży (4,67) oraz punktualność kursowania pojazdów (4,67) natomiast za najmniej istotną warunki oczekiwania na przystankach (4,45) oraz kontrolę biletową (3,82).

Wykres 22. Preferencje podróżnych





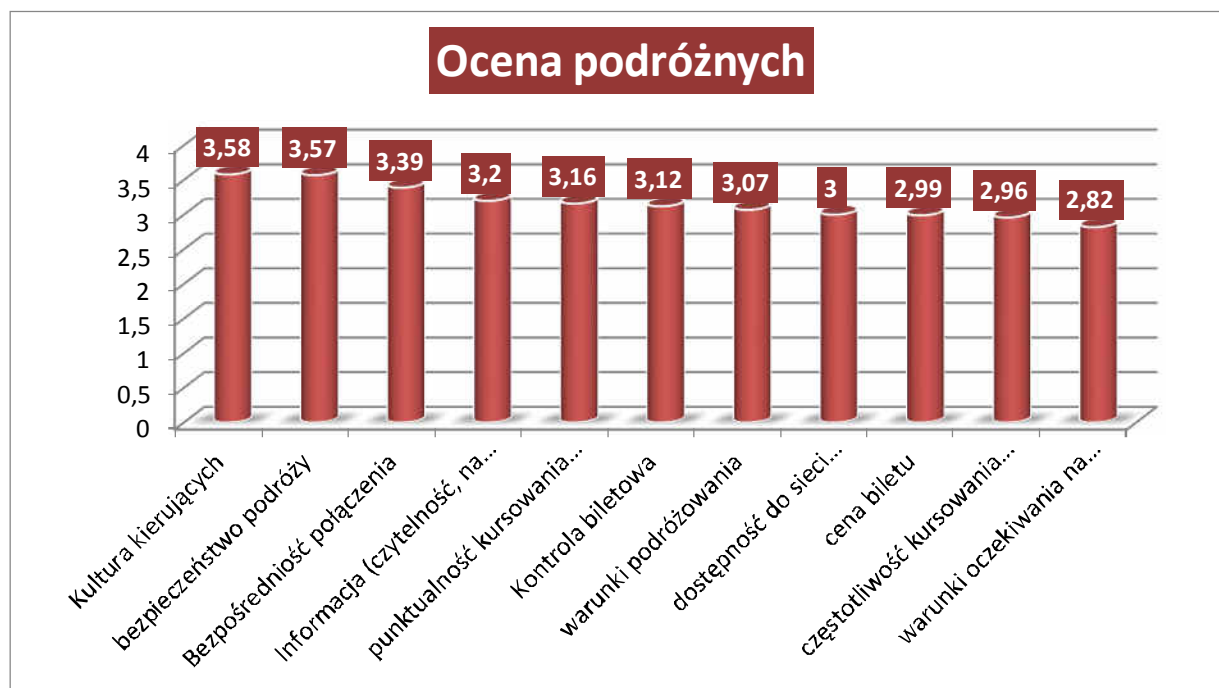
OCENA JAKOŚCI USŁUG

Tabela 14. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług

L.p.	Cecha usługi przewozu	Poziom oceny
1	punktualność kursowania pojazdów	3,16
2	częstotliwość kursowania pojazdów	2,96
3	bezpieczeństwo podróży	3,57
4	warunki podróżowania	3,07
5	warunki oczekiwania na przystankach	2,82
6	dostępność do sieci komunikacji miejskiej	3
7	cena biletu	2,99
8	Bezpośredniość połączenia	3,39
9	Kultura kierujących	3,58
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	3,2
11	Kontrola biletowa	3,12

Podróżni uczestniczący w badaniu ankietowym najwyżej ocenili kulturę kierujących oraz bezpieczeństwo podróży. Stosunkowo najmniej zostały ocenione warunki oczekiwania na przystankach oraz częstotliwość kursowania pojazdów.

Wykres 23. Ocena podróży



LUKI JAKOŚCIOWE, PREFERENCJE VERSUS OCENY RESPONDENTÓW

Zastosowane narzędzie badawcze dało możliwość oszacowania luk jakościowych względnej i bezwzględnej.

luka jakościowa względna stanowi różnicę pomiędzy rzeczywistymi oczekiwaniami respondentów a ich odnotowanymi w trakcie badań ocenami usług transportowych,

luka jakościowa bezwzględna stanowi różnicę pomiędzy maksymalnymi, wzorcowymi na najwyższym poziomie (5) oczekiwaniami respondentów a rzeczywistymi ich oczekiwaniami.

Tabela 15. Luki jakościowe

	Cecha usługi przewozu	Preferencje maksymalne	Preferencje rzeczywiste podróżnych	Ocena jakości usług	Względna luka jakościowa	Bezwzględna luka jakościowa
1	Punktualność kursowania pojazdów	5	4,67	3,16	1,51	1,84
2	Częstotliwość kursowania pojazdów	5	4,55	2,96	1,59	2,04
3	Bezpieczeństwo podróży	5	4,77	3,57	1,2	1,43
4	Warunki podróżowania	5	4,57	3,07	1,5	1,93
5	Warunki oczekiwania na przystankach	5	4,45	2,82	1,63	2,18
6	Dostępność do sieci komunikacji miejskiej	5	4,52	3	1,52	2
7	Cena biletu	5	4,53	2,99	1,54	2,01
8	Bezpośredniość połączenia	5	4,64	3,39	1,29	1,61
9	Kultura kierujących	5	4,61	3,58	1,03	1,42
10	Informacja (czytelność, na przystankach, pojazdach)	5	4,55	3,2	1,35	1,8
11	Kontrola biletowa	5	3,82	3,12	0,7	1,88

Największa luka jakościowa względna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (1,63)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (1,59)

Najmniejsza luka jakościowa względna wystąpiła dla następujących cech:

- Kultura kierujących (1,03)

- Kontrola biletowa (0,7)

Największa luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Warunki oczekiwania na przystankach (2,18)
- Częstotliwość kursowania pojazdów (2,04)

Najmniejsza luka jakościowa bezwzględna wystąpiła dla cech:

- Kultura kierujących (1,42)
- Bezpośredniość połączenia (1,61)

4.1. DOMINUJĄCE KIERUNKI PRZEMIESZCZANIA SIĘ MIESZKAŃCÓW POWIATU GIŻYCKIEGO

Analiza rozkładu przestrzennego ruchu w podróży wewnętrznych i zewnętrznych mieszkańców powiatu giżyckiego możliwa była na podstawie badania „Dojazdy do pracy –NSP 2011”, które zrealizowane zostało na potrzeby Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011. Badanie zrealizowano dla ogółu pracujących na podstawie danych rejestrowych, pozyskanych przez statystykę publiczną. Co za tym idzie, badanie to pozwala na określenie kierunków przepływów związanych z pracą.

Inwentaryzacja udostępnionych danych pozwoliła na określenie liczby wykonywanych podróży wewnętrznych i zewnętrznych zarówno mieszkańców powiatu giżyckiego, jak również innych osób, których miejscem pracy był powiat giżycki.

Przepływy międzygminne na terenie powiatu przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 16. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy

OD/DO	Giżycko	Kruklanki	Miłki	Ryn-miasto	Ryn-obszar wiejski	Wydminy	łącznie
Giżycko	1230	13	57	24	0	17	1341
Kruklanki	86	0	0	0	0	0	86
Miłki	225	0	0	0	0	0	225
Ryn-miasto	81	0	0	0	17	0	98
Ryn-obszar wiejski	75	0	0	52	0	0	127
Wydminy	185	0	0	0	0	0	185
łącznie	1882	13	57	76	17	17	2062

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

Największe potoki osób przemieszczają się na obszarach gmin miejskiej i wiejskiej Giżycko². Podróże do Giżycka stanowiły 91,27 proc. wszystkich podróży wewnętrznych mieszkańców związanych z pracą. Kolejnymi gminami, do których podróżowali mieszkańcy powiatu była gmina miejska Ryn oraz gmina Miłki, podróże do których stanowiły odpowiednio 3,69 proc. oraz 2,76 proc. podróży zewnętrznych.

Tabela 17. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat giżycki)

rozkład przestrzenny podróży powiat zamieszkania - powiat giżycki)	Liczba podróży	Udział proc. w podróżach zewnętrznych	Udział proc. w podróżach zewnętrznych i wewnętrznych
Powiat ełcki	24	2,57%	0,80%
Powiat kętrzyński	21	2,25%	0,70%
Powiat kozienicki	20	2,14%	0,67%
Powiat m. st. Warszawa	171	18,31%	5,71%
Powiat m. Białystok	58	6,21%	1,94%
Powiat m. Gdańsk	12	1,28%	0,40%
Powiat m. Kraków	16	1,71%	0,53%
Powiat m. Olsztyn	419	44,86%	13,99%
Powiat m. Poznań	10	1,07%	0,33%
Powiat mrągowski	80	8,57%	2,67%
Powiat węgorzewski	103	11,03%	3,44%
Powiat giżycki (podróże wewnętrzne)	2062	nie dotyczy	68,83%

² Badanie „Dojazdy do pracy –NSP 2011” nie rozróżniało gminy miejskiej i wiejskiej Giżycko

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”,

W rozkładzie przestrzennym ruchu dla powiatu giżyckiego (jako miejsca zamieszkania), odsetek podróży wewnętrznych stanowi 68,83 proc., podczas gdy zewnętrzne stanowią 31,17 proc. Blisko połowa podróży zewnętrznych wykonywanych jest do Olsztyna (44,86 proc.). Ten sam wskaźnik, przy uwzględnieniu również podróży wewnętrznych stanowi 13,99 proc. wszystkich wykonywanych podróży.

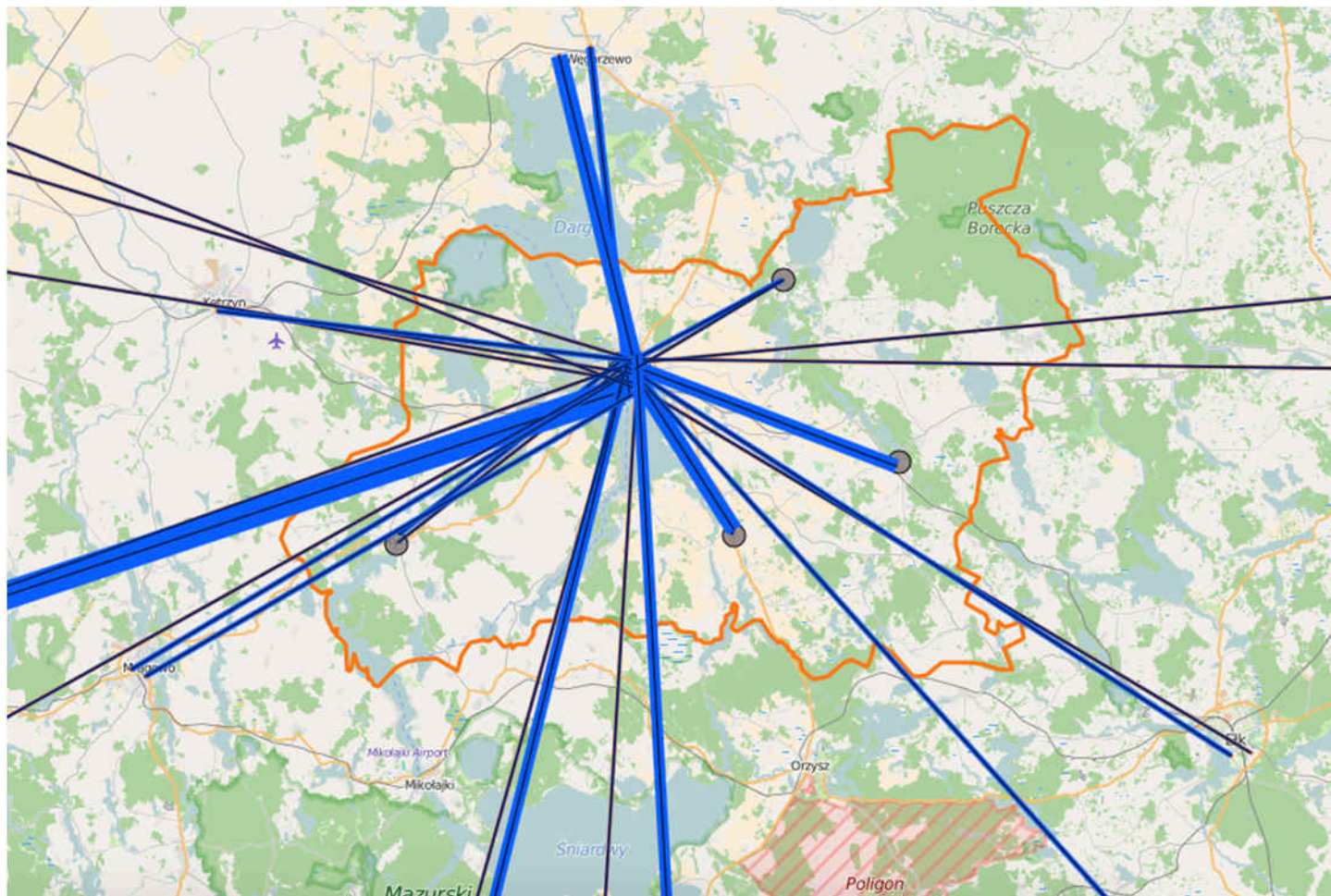
W przypadku odwrócenia sytuacji tj. gdy, potraktujemy powiat giżycki, jako miejsce pracy, okazuje się, że podróże wewnętrzne stanowią 74,52 proc., a podróże zewnętrzne 25,48 proc. Blisk 10 proc. podróży zewnętrznych wykonywanych jest z obszaru powiatu węgorzewskiego. Z kolei niemal co dwudziesta podróż do powiatu giżyckiego związana z pracą odbywa się z terenu powiatu piskiego. Co za tym idzie zdecydowana większość popytu na przewozy generowana jest na obszarze powiatu.

Tabela 18. Macierz podróży wewnętrznych i zewnętrznych (powiat pracy – powiat giżycki)

rozkład przestrzenny podróży powiat pracy - powiat giżycki)	Liczba podróży	Udział proc. w podróżach zewnętrznych	Udział proc. w podróżach zewnętrznych i wewnętrznych
Powiat bartoszycki	18	2,55%	0,65%
Powiat braniewski	12	1,70%	0,43%
Powiat elcki	70	9,93%	2,53%
Powiat kętrzyński	89	12,62%	3,22%
Powiat m. Olsztyn	16	2,27%	0,58%
Powiat m. Suwałki	14	1,99%	0,51%
Powiat mrągowski	80	11,35%	2,89%
Powiat olecki	10	1,42%	0,36%
Powiat piski	135	19,15%	4,88%
Powiat węgorzewski	261	37,02%	9,43%
Powiat giżycki (podróże wewnętrzne)	2062	nie dotyczy	74,52%

źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”

Mapa 8. Wieżba ruchu przestrzennego (ruchu wewnętrznego i zewnętrznego)



źródło: opracowanie własne na podstawie „Dojazdy do pracy –NSP 2011”

5. ZAPOTRZEBOWANIE NA PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ W PERSPEKTYWIE DO 2026 ROKU

Popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego można podzielić na popyt efektywny i potencjalny.

Popyt efektywny – zaspokojone potrzeby przemieszczania się komunikacją publiczną mieszkańców określonego obszaru;

Popyt potencjalny – całość potrzeb przemieszczania się mieszkańców określonego obszaru. Popyt ten może przerodzić się w efektywny przy spełnieniu przez transport publiczny określonych warunków związanych z oczekiwaną ilością i jakością usług.

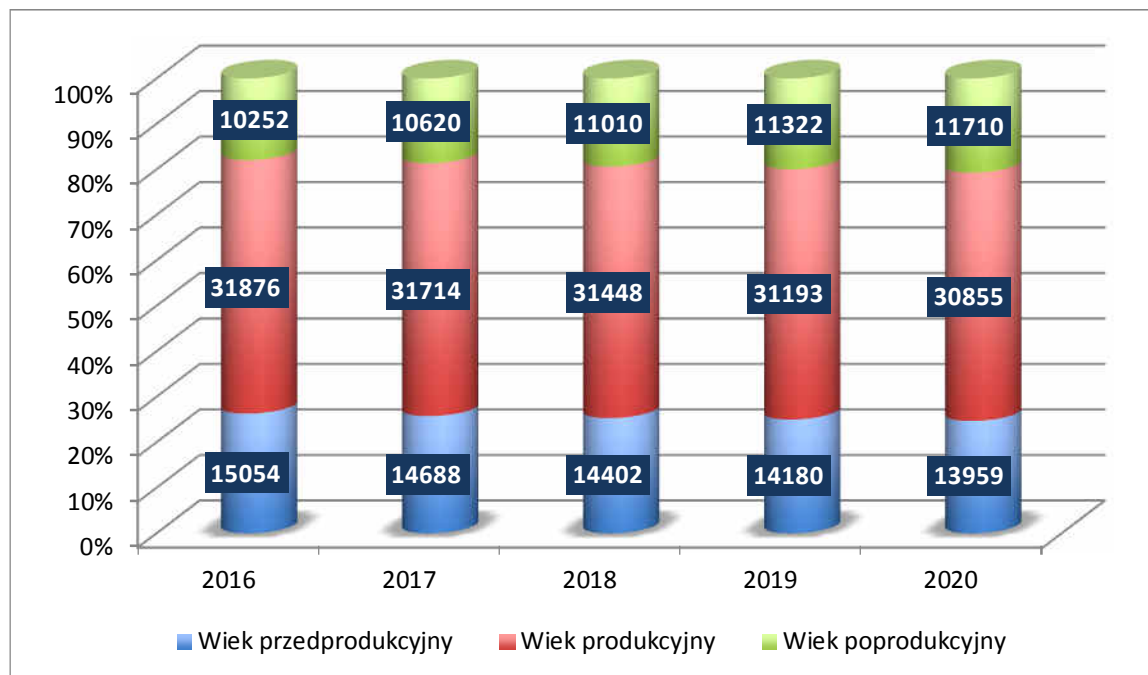
Popyt potencjalny stanowią przede wszystkim ci mieszkańcy, którzy realizują swoje potrzeby przewozowe innymi środkami transportowymi niż publiczne, ale gotowi są korzystać z transportu publicznego pod pewnymi warunkami. Popyt potencjalny przekracza znacznie popyt efektywny, ponieważ tylko część przemieszczających się mieszkańców korzysta z komunikacji publicznej.

Na bazie czynników demograficznych i społecznych można wskazać tendencje do zmian, które zajdą w strukturze społecznej mieszkańców powiatu w ciągu najbliższych 10 lat. W związku z prognozami demograficznymi opracowanymi przez Główny Urząd Statystyczny należy oczekiwać, że gęstość zaludnienia w całym powiecie będzie malała. Nie przewiduje się natomiast znaczących zmian co do rozmieszczenia i natężenia zaludnienia.

Przyczyn malejącej liczby ludności powiatu należy upatrywać w pogłębieniu się negatywnych zjawisk demograficznych, w tym tych związanych z: ujemnym przyrostem naturalnym, utrzymującym się od kilku lat wysokim poziomem migracji międzyregionalnych i zagranicznych młodych osób, postępującymi procesami starzenia się społeczeństwa i wyludniania się obszarów wiejskich. Na ujemne saldo migracji wpływ mają czynniki ekonomiczne, tj. chęć poprawy warunków bytowania, większe możliwości znalezienia pracy w miastach oraz emigracja osób młodych w celu podjęcia nauki w ośrodkach akademickich znajdujących się poza powiatem.

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

Wykres 24. Prognoza ludności dla powiatu giżyckiego na lata 2016-2020



Analizując powyższą tabelę można zauważyć, że ogólna liczba mieszkańców w powiecie na przestrzeni 5 lat zmniejszy się.

Tabela 19. Ludność w powiecie giżyckim w latach 2016-2020

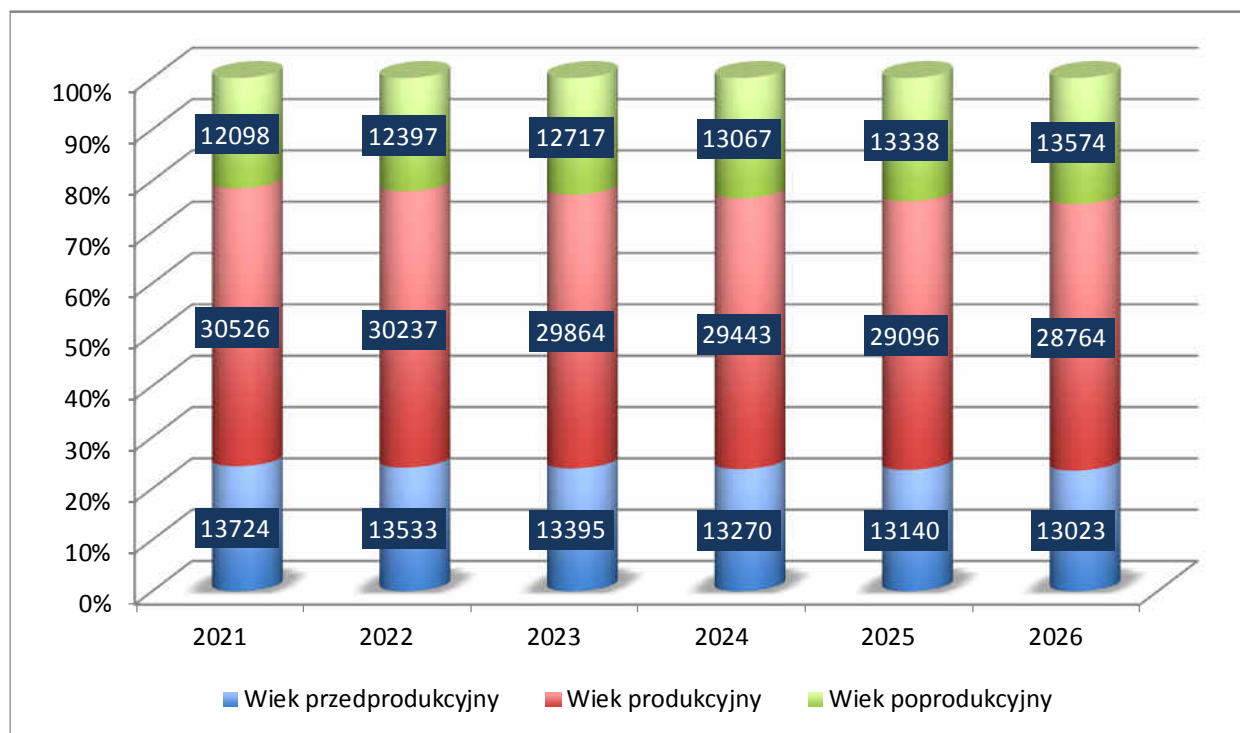
Rok	Łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2016	57182	15054	31876	10252
2017	57022	14688	31714	10620
2018	56860	14402	31448	11010
2019	56695	14180	31193	11322
2020	56524	13959	30855	11710

Liczba dzieci i młodzieży zmniejszy się o 7,2% co wpłynie na spadek popytu na usługi transportu publicznego, co będzie skutkowało koniecznością dostosowania liczby kursów i pojemności pojazdów do malejącej liczby podróżnych. Warto zaznaczyć, że taka sytuacja wpłynie na zmniejszenie dopłat do biletów ulgowych. Kolejną grupę stanowi ludność w wieku produkcyjnym, jej liczba zmieni się nieznacznie- będzie mniejsza o 3,2%. Nie wpłynie to znacząco na zmianę w popycie na publiczny transport zbiorowy. Ostatnią grupę demograficzną na obszarze powiatu stanowią osoby starsze- czyli osoby w wieku poprodukcyjnym. Ich liczba wzrośnie aż o 14,2%, co będzie skutkowało koniecznością dostosowania pojazdów do potrzeb osób starszych, jak również wpłynie na wzrost dopłat do biletów ulgowych które przysługują emerytom.

Podsumowując:

- ogólna liczba ludności w powiecie będzie się zmniejszać,
- spadnie liczba osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym,
- liczba ludności w wieku poprodukcyjnym będzie stopniowo rosła,
- przedstawione tendencje demograficzne wpłyną na spadek ogólnego popytu na publiczny transport zbiorowy,
- suma dopłat do biletów ulgowych dla dzieci i młodzieży będzie się zmniejszać,
- wzrastać będzie natomiast suma dopłat do biletów przysługujących emerytom,
- ogólna tendencja demograficzna będzie skutkowała koniecznością dostosowania pojemności autobusów do poszczególnych pór dnia i występujących natężeń na poszczególnych liniach.

Wykres 25. Prognoza ludności dla powiatu giżyckiego na lata 2021-2026



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

Tabela 20. Ludność w powiecie giżyckim w latach 2021-2026

Rok	Łączna liczba mieszkańców	Wiek przedprodukcyjny	Wiek produkcyjny	Wiek poprodukcyjny
2021	56348	13724	30526	12098
2022	56167	13533	30237	12397
2023	55976	13395	29864	12717
2024	55780	13270	29443	13067
2025	55574	13140	29096	13338
2026	55361	13023	28764	13574

Spadek utrzymuje się także w grupie ludności w wieku przedprodukcyjnym, która zmniejszy się o 5,1%. Wpłynie to również na dalszy spadek popytu na publiczny transport zbiorowy i przełoży się na spadek sumy dopłat do biletów ulgowych. Liczba ludności w wieku produkcyjnym zmniejszy się o 5,7% co wpłynie nieznacznie na spadek popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Taka sytuacja będzie wymagała zmian w rozkładzie jazdy oraz dostosowania pojemności pojazdów do malejącej liczby pasażerów. Odwrotna sytuacja występuje w przypadku ludności w wieku poprodukcyjnym. Jej liczba dalej będzie rosła, na przestrzeni omawianych 6 lat zwiększy się o 12,2%. Takie zmiany będą wymagały dostosowania pojazdów do potrzeb osób starszych jak również wpłyną na wzrost dopłat do biletów ulgowych.

Podsumowując:

- trend spadkowy liczby ludności w powiecie będzie się dalej utrzymywał,
- spadek liczby ludności zamieszkującej powiat wpłynie na spadek popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego,
- zmniejszająca się liczba dzieci i młodzieży przy jednoczesnym wzroście liczby osób starszych wpłynie na zmianę wielkości dopłat do biletów ulgowych na publiczny transport zbiorowy,
- tak przedstawiająca się sytuacja demograficzna będzie skutkowałą koniecznością dostosowania pojemności pojazdów do zmniejszających się potoków pasażerskich oraz koniecznością rewizji częstotliwości kursowania pojazdów.

5.1. WYZNACZENIE SIECI POŁĄCZEŃ O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

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

Na podstawie obecnej sieci połączeń komunikacyjnych można określić różne możliwe warianty sieci transportu autobusowego do objęcia użytecznością publiczną. Podstawowymi kryteriami, którymi należy kierować się przy określaniu tej sieci są:

- Wielkość obecnych potoków pasażerskich
- Zapewnienie połączeń na poziomie powiatowym tj. między siedzibą powiatu i siedzibami gmin (tam gdzie te połączenia istnieją)
- Dodatkowo: zapewnienie wzajemnych połączeń pomiędzy poszczególnymi miejscowościami powiatu (tam gdzie te połączenia istnieją)

Należy zaznaczyć, że zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13) kompetencje starosty giżyckiego, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu giżyckiego sprowadzają się do wytyczenia linii

o charakterze użyteczności publicznej w **powiatowych przewozach pasażerskich**³, które definiowane są, jako *przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granicę jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.*

Co za tym idzie odnosząc się do uwarunkowań i specyfiki powiatu giżyckiego, zgodnie z art. 4 ust. 4 omawianej ustawy, przewozy organizowane przez Gminny Zakład Komunalny sp. z o.o. w granicach administracyjnych gminy miejskiej Giżycko oraz gminy Giżycko należy uznać za komunikację miejską, którą ustawa definiuje jako gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

- miasta i gminy,
- miast, albo
- miast i gmin sąsiadujących

- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

Tym samym organizatorem publicznego transportu zbiorowego na obszarach gminy miejskiej Giżycko oraz gminy Giżycko jest wójt, burmistrz albo prezydent miasta:

- na liniach komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,

³ Art. 4 ust. 10

- któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie.

Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, poniżej przedstawiona jest **sieci komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej**.

Proponowana sieć jest odzwierciedleniem bieżącej siatki połączeń funkcjonujących i opartych na zezwoleniach wydanych przez Starostę Giżyckiego.

Tabela 21. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej

L.p.	Od	Przez	Do	Długość (km)	Minimalna liczba par kursów w dni robocze (bez okresu wakacyjnego)	Minimalna liczba par kursów w dni robocze (okres wakacyjny)	Minimalna liczba par kursów w pozostałe dni (soboty i dni wolne)
1	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Staświny, Miłki, Wierciójki, Przykop	Marcinowa Wola	27	1	1	0
2	Giżycko	Gajewo, Spytkowo, Sołdany, Kruklanki, Żywki, Sołtmany, Mazuchówka	Wydminy	46	1	1	1
3	Giżycko	Gajewo, Spytkowo, Sołdany	Kruklanki	24	2	1	1
4	Ryn	Hermanowa Wola, Stara Rudówka, Szymonka, Prażmowo, Kozin	Rydzewo	24	1	1	1
5	Giżycko	Sulimy, Kożuchy Wielkie, Kożuchy, Upały Małe	Kruklin	14	1	1	0
6	Giżycko	Wilkasy, Strzelce, Bogaczewo, Kozin, Prażmowo, Stara Rudówka, Hermanowa Wola, Ryn, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie	Giżycko	54	1	0	0
7	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Kleszczewo, Rydzewo, Jagodne Wielkie, Jagodne Małe	Paprotki	26	1	0	0

8	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Miłki, Lipowy Dwór, Miechy, Czyprki, Malinka, Pamry, Ranty, Cybulki, Wydminy, Mazuchówka	Gawliki Wielkie	53	1	1	0
9	Giżycko	Wilkasy, Strzelce, Bogaczewo, Kozin, Prażmowo, Szymonka, Stara Rudówka, Hermanowa Wola, Ryn, Głąbowo, Orło	Sterławki Wielkie	40	1	1	0
10	Giżycko	Piękna Góra, Guty, Fuleda, Kamionki, Dziewiszewo	Doba	18	1	0	0
11	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Miłki, Wyszowate, Konopki Wielkie, Konopki Małe	Talki	26	1	0	0
12	Giżycko	Wilkasy, Wilkaski, Szczybały Giżyckie, Skop, Tros, Bachorza, Canki	Ryn	22	2	1	0
13	Wydminy	Szczepanki	Lipińskie	20	1	1	0
14	Giżycko	Bystry, Ruda, Rydzewo, Bogaczewo, Strzelce	Giżycko	32,5	1	0	0
15	Giżycko	Piękna Góra, Wrony, Nowe Wrony, Kalinowo, Sterławki Małe, Sterławki Średnie	Sterławki Wielkie	16	1	1	0
16	Giżycko	Spytkowo, Zielony Gaj, Pieczonki, Nowe Sołdany, Kruklanki, Żywki, Sołtmany, Boćwinka, Możdżany, Jurkowo Węg., Lipowo, Grądzkie	Gawliki Wielkie	45	1	1	0
17	Giżycko	Wilkasy, Wilkaski, Szczybały Giżyckie, Gorazdowo, Bogaczewo, Kozin, Strzelce	Giżycko	26	1	1	0
18	Giżycko	Spytkowo, Sołdany, Kruklanki	Giżycko	49	1	0	0



19	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Gródkowo, Sucholaski, Wydminy, Mazuchówka, Gawliki Wielkie, Szczybały Orłowskie, Orłowo	Orłowo	36	1	1	1
20	Giżycko	Wilkasy, Strzelce, Bogaczewo, Paprotki, Jagodne Wielkie, Jagodne Małe, Rydzewo, Kleszczewo Kol., Wierciejki, Miłki, Staświny, Ruda, Gajewo	Giżycko	55	1	1	0
21	Giżycko	Bystry, Gajewo, Ruda, Kleszczewo Kol., Rydzewo, Jagodne, Jagodne Wielkie, Jagodne Małe, Paprotki, Wierciejki, Miłki, Staświny	Giżycko	46	1	0	0
22	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski – Wydminy - Berkowo	Berkowo	37	1	0	0
23	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski – Wydminy – Biała Giżycka	Biała Giżycka	34	1	1	0
24	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski	Wydminy	29	1	0	1
25	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski, Wydminy, Mazuchówka, Szczybały Orłowskie, Orłowo	Giżycko	84	1	0	0
26	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski, Wydminy, Mazuchówka, Gawliki Wielkie	Gawliki Wielkie	45	1	0	1
27	Giżycko	Nowe Sotdany, Świdry, Spytkowo, Bystry, Gorzdowo, Wilkasy,	Giżycko	43	1	0	0



		Giżycko					
28	Giżycko	Nowe Soldany, Pieczonki, Spytkowo, Bystry, Gorazdowo, Kozin, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	43	1	0	0
29	Giżycko	Kożuchy Wielkie, Bystry, Bogacko, Kalinowo, Sterławki Wielkie, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	35	1	0	0
30	Giżycko	Kożuchy Wielkie, Kruklin, Siedliska, Sterławki Wielkie, Kalinowo, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	54	1	0	0
31	Giżycko	Kruklin, Siedliska, Upały, Bystry, Bogacko, Doba, Kamionki, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	56	1	1	1

Mapa 9. sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej



Źródło: Opracowanie własne

5.2. STRATEGICZNE WĘZŁY PRZESIADKOWE

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

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

W bezpośrednim sąsiedztwie węzłów przesiadkowych tworzy się również popularne szczególnie w większych aglomeracjach parkingi typu Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride itp.

W systemie transportu publicznego w Powiecie Giżyckim proponuje się wskazanie Dworca kolejowego i autobusowego w Giżycku jako węzeł przesiadkowy.

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

6. ZASADY ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW

6.1. ROLA ORGANIZATORA PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym definiuje pojęcie organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego, albo minister właściwy do spraw transportu zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze. Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w międzygminnych przewozach pasażerskich na terenie Powiatu Giżyckiego jest Starosta Giżycki, zaś w przewozach gminnych - Wójtowie poszczególnych gmin oraz Burmistrz Miasta Giżycka i Burmistrz Miasta i Gminy Ryn.

Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Powiat giżycki będzie organizatorem przewozów na 31 liniach komunikacyjnych, zaś każda z gmin wchodzących w skład powiatu realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na swoim obszarze. Na terenie powiatu giżyckiego organizatorem transportu publicznego są gminy oraz powiat w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu.





6.2. OKREŚLENIE TRYBU WYBORU OPERATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Przepisy nowej ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* rozróżniają pojęcia operatora i przewoźnika. Zgodnie z definicją ustawową **operatorem publicznego transportu zbiorowego** jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. **Przewoźnikiem** jest natomiast przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 8 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* do zadań organizatora (w naszym przypadku – Powiatu Giżyckiego) należy przygotowanie i przeprowadzenie postępowania zmierzającego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Sposób przeprowadzenia takiego postępowania regulują przepisy rozdziału 2 omawianej ustawy. Na podstawie art. 19 ust. 1 **wybór operatora** może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2013 r. Nr 113, poz. 759 ze zm.), albo
- ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o *koncesji na roboty budowlane lub usługi* (Dz. U. Nr 19, poz. 101, ze zm.), albo
- art. 22 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* tzn. poprzez bezpośrednie zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (mówiąc zaś językiem *Prawa zamówień publicznych* –chodzi o tzw. wybór z wolnej ręki).

Przepisy ustawy pozostawiają organizatorowi swobodę w wyborze operatora. Może on zatem zdecydować, czy będzie realizował samodzielnie swoje zadania (zakład budżetowy), czy powierzy je podmiotowi wewnętrznemu (bezpośrednie zawarcie umowy z pominięciem procedury przetargowej), czy osobie trzeciej (na drodze prawa zamówień publicznych lub przyznania koncesji).

PRAWO ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH

Wybór operatora w trybie ustawy- *Prawo zamówień publicznych* jest najbardziej powszechną i przejrzystą procedurą, która prowadzi do wyboru najkorzystniejszej oferty w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców. Służy temu przestrzeganie zasady bezstronności, obiektywizmu oraz jawności. Wybór tego trybu wymaga jednak odpowiedniego przygotowania postępowania. Wymagania określone przez Organizatora mogą mieć wpływ na liczbę oferentów. W przypadku, gdy przetarg jest organizowany na pojedyncze linie istnieje szansa, że więcej oferentów spełni określone wymagania, co skutkować będzie obniżeniem kosztów w zakresie obsługi linii. Nie dotyczy to jednak linii mniej rentownych, na obsługę, których nie przystąpi wielu oferentów z uwagi na wysokie ryzyko kosztów. W takiej sytuacji ryzyko ponosi organizator. Inna sytuacja ma miejsce przy organizacji przetargu dla pakietu linii, ponieważ wówczas ryzyko strat jest mniejsze i firmy chętniej przystępują do przetargu i aktywniej konkurują między sobą. Wzrost konkurencji powoduje jednak wzrost wymagań wobec podmiotów startujących w przetargu, co skutkuje ich eliminacją.

Istotną kwestią jest właściwe określenie specyfikacji istotnych warunków zamówienia, ponieważ organizator może dokonać wyboru operatora, przewidując, że świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego



samemu operatorowi na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne, niezależnie od wybranego przez organizatora trybu wyboru operatora, wskazanego w art. 19 ust. 1 Ustawy. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w planie transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne.

Celem tego postępowania jest bowiem wyłonienie najkorzystniejszej oferty, zgodnie z wymaganiami określonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Cena nie musi być jedynym kryterium ale zazwyczaj jest kryterium decydującym. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu muszą określić szacunkową wartość za wykonanie przedmiotu zamówienia oraz spełnić inne wymagania określone w SIWZ. Najczęściej przedmiotem zamówienia jest liczba planowanych do wykonania wozokilometrów.

Podział ryzyka pomiędzy Operatorem i Organizatorem zależy od umowy stron. Umowa powinna również regulować czy wpływy ze sprzedaży biletów stanowią własność Operatora czy Organizatora (czy będzie to tzw. umowa brutto czy netto). W umowach typu netto wpływy ze sprzedaży biletów stanowią przychód operatora. Wynagrodzenie operatora w takim przypadku stanowią jego koszty pomniejszone o przychody ze sprzedaży biletów. Przychody ze sprzedaży biletów powinny również uwzględniać wpływy z rekompensaty uzyskanej z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do biletów ulgowych. Wynagrodzenie wypłacane operatorowi przez organizatora będzie wynikało z ceny za usługę jaka została określona w umowie.

W umowach typu brutto wpływy ze sprzedaży biletów przysługują organizatorowi. Operator będzie otrzymywał wynagrodzenie w wysokości wynikającej z wykonanej pracy przewozowej. Wykonawcy na etapie przetargu określają cenę za 1 wzkm, uwzględniając wszystkie koszty mogące powstać w okresie realizacji. Po podpisaniu umowy i na warunkach w niej określonych wysokość wynagrodzenia będzie obliczana za faktycznie przejechane wozokilometry.

O takich postanowieniach przedsiębiorcy powinni wiedzieć już na etapie postępowania przetargowego, aby mogli właściwie wyliczyć koszty świadczenia usług, jakie powstaną po ich stronie. Dlatego ustawodawca wprowadza obowiązek dołączenia do SIWZ projektu umowy (art. 21 ust. 1 Ustawy).

W przypadku trybu przetargowego operator otrzymuje wynagrodzenie, którym jest cena za usługę określona w umowie. Nie otrzymuje on rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przewozowych. Przedsiębiorcy biorący udział w postępowaniu przetargowym muszą te koszty uwzględnić już na etapie przygotowywania swoich ofert i na tej podstawie określić cenę usługi. Różnica pomiędzy trybem przetargowym a koncesją polega przede wszystkim na podziale ryzyka finansowego pomiędzy organizatorem a operatorem. W trybie przetargowym ryzyko związane z wykonaniem przedmiotu zamówienia może być dowolnie podzielone w zależności od umowy stron. W umowach typu netto wyższe ryzyko leży po stronie operatora a w umowach typu brutto po stronie organizatora.

KONCESJA NA USŁUGI

W celu wyłonienia operatora w trybie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi należy przeprowadzić postępowanie, którego procedurę szczegółowo regulują przepisy Rozdziału 2 wspomnianej ustawy. W tym zakresie przypomina ono procedurę przetargową. Postępowanie o zawarcie umowy koncesji powinno być przeprowadzone w sposób niedyskryminujący, przejrzysty oraz w oparciu o zasady uczciwej konkurencji. Podmioty zainteresowane wzięciem udziału w postępowaniu powinny złożyć wnioski o zawarcie umowy koncesji oraz oświadczenia o spełnieniu warunków formalnych (art. 13 ust. 1). Następnie koncesjodawca zaprasza do udziału w negocjacjach, których przedmiotem mogą być wszystkie aspekty koncesji a następnie zaprasza do składania



ofert kandydatów, z którymi prowadził negocjacje po ewentualnych modyfikacjach wymagań określonych w ogłoszeniu. Wybrana zostanie oferta uznana za najkorzystniejszą zgodnie z przedstawionymi kryteriami, którymi może być czas trwania koncesji, wysokość współfinansowania przedmiotu koncesji ze środków oferenta, opłaty za usługę świadczoną na rzecz osób trzecich korzystających z przedmiotu koncesji, jakość wykonywania usług, wartość techniczna, aspekty środowiskowe, rentowność.

W przypadku koncesji na usługi wynagrodzenie stanowi prawo do wykonywania usług w tym pobierania pożytków oraz płatność koncesjodawcy. Pobieranie pożytków w tym wypadku oznacza, że wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych zawsze przysługują operatorowi, w przeciwieństwie do postępowania przetargowego (w postępowaniu przetargowym o tym komu przysługują wpływy z opłat decydują warunki postępowania- SIWZ).

Drugim elementem wynagrodzenia - obok prawa do pobierania pożytków- może być ale nie musi płatność koncesjonodawcy. Jeżeli operator zdecyduje się na udostępnienie środków transportu na realizację przewozów oraz przekazanie rekompensaty będzie to stanowić płatność koncesjodawcy.

Udostępnienie środków transportu na realizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie jest obligatoryjnym elementem płatności. Takie rozwiązanie stosuje się zazwyczaj w sytuacji, w której przedsiębiorcy świadczący usługi przewozowe nie spełniają wymogów dotyczących taboru. Jeżeli organizator nie posiada własnych środków transportu może zdecydować się na ich zakup. Najczęściej jednak organizator zobowiązuje operatora do zapewnienia taboru zgodnie z wymaganiami określonymi w SIWZ.

Płatność koncesjodawcy może stanowić również przekazanie operatorowi rekompensaty. Oznacza to, że jeżeli organizator się zdecyduje to może przyznać rekompensatę z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług. W takim przypadku sposób obliczania tej rekompensaty regulują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Należy jednak podkreślić, że podstawową cechą wyboru operatora w tym trybie jest wykonywanie uprawnień wynikających z przydzielonej koncesji, na własne ryzyko koncesjonariusza, czyli operatora. Ryzyko ekonomiczne oznacza, że operator decyduje się na prowadzenie działalności nie mając pewności czy wpływy z opłat pobieranych od pasażerów pokryją całość kosztów wykonywania tej usługi. Dlatego przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości tych kosztów. Operatorowi wybranemu w tym trybie nie przysługuje bowiem rozsądny zysk. W przeciwnym wypadku umowa traciłaby charakter koncesji. Zazwyczaj, w celu obniżenia kosztów organizacji transportu publicznego oraz aby uniknąć wątpliwości czy chodzi o koncesję czy tryb przetargowy, organizatorzy rezygnują z przyznawania rekompensaty w tej części (czyli z tytułu poniesionych kosztów).

BEZPOŚREDNIE ZAWARCIE UMOWY

Kolejny tryb wyboru operatora określa art. 22 ust. 1 ustawy o *publicznym transporcie zbiorowym* dając możliwość zawarcia przez organizatora umowy bezpośredniej z operatorem w następujących przypadkach:

- 1) średnia roczna wartość umowy nie przekracza 1 000 000 euro, lub świadczenie nie przekracza usług w wymiarze 300 000 kilometrów rocznie. W przypadku umowy z małymi i średnimi operatorami dysponującymi mniej niż 23 środkami transportu, podane wartości mogą być podwojone;
- 2) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny;
- 3) świadczenie usług ma być wykonywane w transporcie kolejowym;



- 4) wystąpi zakłócenie lub ryzyko zakłócenia świadczenia usług, jednak umowa taka nie może być zawierana dłużej niż na dwa lata.

Pierwsza sytuacja jest odpowiedzią na zapisy rozporządzenia (WE) 1370//2007, które w pkt. 23 Preambuły stwarzają możliwość odstąpienia od trybów przetargowych w przypadku gdy umowa dotyczy niewielkich kwot lub nieznacznych odległości. Wspomniana regulacja ma na celu uwzględnienie interesów małych i średnich przedsiębiorstw, które w przypadku wyższych kwot lub większych odległości nie miałyby możliwości wzięcia udziału w postępowaniu na równi z dużymi podmiotami.

Drugą z możliwości zawarcia umowy bezpośredniej daje okoliczność, gdzie świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny (art. 22 ust. 1 pkt. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Podmiotem wewnętrznym w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) 1107/70], (art. 2 lit. j) jest odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami.

Art. 22 ust. 5 Ustawy wskazuje, że w przypadku podmiotu wewnętrznego, w którym jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego nie posiada 100 % udziałów lub akcji tego podmiotu wewnętrznego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta bezpośrednio, powinna przyjąć formę koncesji na usługi. W tym przypadku przekazanie rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług nie może prowadzić do odzyskania całości poniesionych kosztów a operator wybrany w tym trybie nie może uwzględniać przy obliczaniu tej rekompensaty rozsądnego zysku.

Zgodnie z w/w Rozporządzeniem (WE) podmiot wewnętrzny może realizować swoje działania w zakresie pasażerskiego transportu publicznego jedynie na obszarze działania właściwego organu lokalnego, czyli w tym wypadku na obszarze powiatu giżyckiego. Nie mniej jednak możliwe jest wychodzenie linii komunikacyjnych na teren sąsiednich właściwych jednostek terytorialnych w przypadku zawarcia właściwych porozumień pomiędzy zainteresowanymi podmiotami samorządowymi w zakresie organizacji transportu na wspólnym obszarze.

Trzecią sytuacją, w której ustawa stwarza możliwość bezpośredniego zawarcia umowy jest przypadek świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym. Nie dotyczy to jednak organizatora w powiecie giżyckim, ponieważ jego kompetencje nie dotyczą linii kolejowych.

Ostatnią możliwością zawarcia umowy bezpośredniej jest sytuacja, w której wystąpiło zakłócenie w świadczeniu usług lub wystąpi bezpośrednio ryzyko powstania tego zakłócenia, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów. Takie rozwiązanie ma na celu zagwarantowanie ciągłości świadczonych usług w przypadkach nadzwyczajnych.

Warto pamiętać, że tryb bezpośredniego zawarcia umowy jest najprostszy jeżeli chodzi o jego przeprowadzenie ale finansowanie operatora wybranego w tym trybie jest najdroższe, nawet jeśli powiat spełni warunki, które mu pozwalają na zawarcie takiej umowy. Organizator będzie zobowiązany do wypłacania rekompensaty operatorowi wybranemu w tym trybie. Rekompensata będzie obejmowała rozsądny zysk, dlatego taki sposób współpracy z operatorem będzie najbardziej obciążający dla budżetu powiatu. W obecnej sytuacji powiat nie posiada środków finansowych na transport publiczny. Może się jednak okazać, że żaden



z przewoźników nie zgłosi się w postępowaniu, wtedy trzeba będzie rozważyć udzielenie zamówienia w trybie przetargowym, a dopiero na samym końcu bezpośrednie zawarcie umowy. Organizator musi również zdecydować, czy chce udzielić zamówienia na wszystkie linie jednemu operatorowi czy na kilka linii lub na każdą linię z osobna. Taka sytuacja zmusi Organizatora do wygospodarowania środków finansowych na wypłacanie wynagrodzenia (tryb przetargowy) lub rekompensaty (tryb bezpośredniego zawarcia umowy).

Finansowanie transportu publicznego powinno rozpocząć się w sytuacji, w której żaden przewoźnik nie jest zainteresowany zawarciem umowy na zasadach, w których on ponosi większe ryzyko finansowe. Nie ma potrzeby na samym początku proponować przewoźnikom, że dodatkowo sfinansuje się ich działalność jeśli zgodzą się być operatorem. Działania Organizatora powinny być nastawione na obniżenie kosztów a nie ich generowanie. Dopiero wtedy, gdy istnieje ryzyko, że nie będzie podmiotu świadczącego usług przewozowych, powinien wkroczyć Organizator i zaproponować inne warunki umowy.

Warto podkreślić, że dla przewoźników wybór na operatora jest dużo bardziej korzystny od świadczenia tych usług na zasadach komercyjnych, nawet jeśli zostanie im przydzielona koncesja. W tej sytuacji otrzymują oni wpływy z opłat oraz rekompensatę za ulgi, co w żaden sposób nie obciąża budżetu.

Decydującym elementem opłacalności finansowej dla operatorów będzie wielkość popytu.

KONKLUZJA

W przypadku powiatu giżyckiego najbardziej korzystnym trybem wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego będzie wybór poprzez przyznanie koncesji na usługi z uwagi na to, iż ten tryb nie rodzi żadnych konsekwencji finansowych dla organizatora publicznego transportu zbiorowego. Tryb ten zostanie zastosowany, w przypadku gdy nieskuteczny będzie tryb wyboru operatora w wyniku bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem.

Podsumowując, powiat giżycki planuje podpisać umowy z operatorami na świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej dotyczące linii komunikacyjnej lub linii komunikacyjnych w formie koncesji na usługi. Operatorowi będzie przysługiwała rekompensata z tytułu stosowania przez Operatora ustawowych cen biletów ulgowych. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie polegało na pobieraniu przez Operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.



7. POŻĄDANY STANDARD USŁUG PRZEWOZOWYCH W PRZEWOZACH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Tabela 22. postulaty przewozowe

POSTULAT PRZEWOZOWY	POŻĄDANY POZIOM REALIZACJI USŁUG
<p>DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie liczby przystanków odpowiadających potrzebom komunikacyjnym mieszkańców [owiatu. • Budowa zatok przystankowych w miejscach które tego wymagają. • Zwiększenie udziału przystanków posiadających wiaty. • Budowa nowych przystanków w lokalizacjach odpowiadających potrzebom mieszkańców.
<p>CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSWANIA POJAZDÓW</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów na liniach o większym natężeniu podróży. • Dostosowanie częstotliwości kursowania pojazdów do potrzeb mieszkańców powiatu w szczególności tych podróżujących komunikacją do miejsc pracy i szkół ponadgimnazjalnych. • Utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania pojazdów w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.
<p>BEZPOŚREDNIOŚĆ POŁĄCZENIA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnienie jak największej ilości połączeń bezpośrednich zgłaszanych w postulatách przez mieszkańców (jeśli ich uruchomienie jest zasadne). • Zapewnienie połączeń bezpośrednich pomiędzy sąsiadującymi ze

	sobą siedzibami władz gmin i miast.
INFORMACJA	Wypożyczenie przystanków w: <ol style="list-style-type: none">1. Rozkłady jazdy2. Obowiązujące opłaty za przejazd3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.
OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO	Postulaty zawarte w Planie Transportowym mogą pozytywnie wpływać na zwiększenie ochrony środowiska naturalnego poprzez: <ul style="list-style-type: none">• poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,• popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),• promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,• eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),• zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.
DOSTĘP OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH ORAZ OSÓB O OGRANICZONEJ ZDOLNOŚCI RUCHOWEJ DO PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	Komunikacja publiczna powinna uwzględniać również potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez: <ul style="list-style-type: none">• eksploatację autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w

	<p>platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,</p> <ul style="list-style-type: none">• zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),• stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej,• wprowadzenie rampy wjazdowej w pojazdach dla wózków inwalidzkich oraz dla wózków dziecięcych,• wyznaczenie bezpiecznych miejsc w pojeździe dla wózków inwalidzkich i wózków dziecięcych,• zapowiedź następnego przystanku wewnątrz pojazdu - głosową i elektroniczną (wyświetlacz).
--	--

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

Warto podkreślić, że dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

7.1. OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO W POWIECIE GIŻYCKIM

Aktualny stan ekologiczny powiatu giżyckiego oraz jego perspektywy opisane są w następujących dokumentach:

DOKUMENTY NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

- Program ochrony środowiska województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2011-2014 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2015-2018 oraz Prognozy oddziaływania na środowisko
- Raport o stanie środowiska województwa warmińsko-mazurskiego w 2014 roku
- Plan gospodarki odpadami dla województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2011-2016.
- Program usuwania wyrobów zawierających azbest z terenu województwa warmińsko-mazurskiego na lata 2011-2015 z perspektywą do roku 2020.
- Ocena roczna jakości powietrza w województwie warmińsko-mazurskim w 2014 roku.

DOKUMENTY NA POZIOMIE POWIATOWYM

- Program Ochrony Środowiska Powiatu Giżyckiego na lata 2008-2011 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2012-2015

DOKUMENTY NA POZIOMIE GMINNYM

- Program Ochrony Środowiska dla miasta Giżycko na lata 2004-2011
- Program Ochrony Środowiska Gminy Giżycko na lata 2004-2011 z perspektywą na lata 2008- 2011
- Program Ochrony Środowiska Miasta i Gminy Ryn na lata 2004 - 2007 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2008 - 2011.
- Plan Gospodarki Odpadami dla Gmin zrzeszonych w Mazurskim Związku Międzygminnym
- Program Ochrony Środowiska Gminy Kruklanki na lata 2004-2011
- Program Ochrony Środowiska Gminy Miłki na lata 2004-2011

FORMY OCHRONY PRZYRODY NA OBSZARZE POWIATU GIŻYCKIEGO

OBSZARY NATURA 2000

PLB280001 BAGNA NIETLICKIE

Powierzchnia: 4080,8 ha

Ostoja obejmuje duże torfowisko niskie, powstałe w wyniku osuszenia jeziora Wąż. Jest ono poprzecinane siecią rowów melioracyjnych, a porastają ją trzcinowiska, turzycowiska i zarośla wierzbowe. Teren jest otoczony olsami, brzezunami bagiennymi, szuwarami i łąkami kośnymi. Przez jego teren przepływa rzeka Węźówka. Jest to ostoja ptasia o randze europejskiej. Stwierdzono w niej 17 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 2 gatunki rzadkich ptaków migrujących nie wymienionych w tej dyrektywie. Ponadto 7 gatunków ptaków występujących w ostoi, znajduje się w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt. Do łęgów przystępuje tu przynajmniej 1% krajowej populacji: rybitwy czarnej, kropiatki i zielonki. W wysokich zagęszczeniach występuje tu również wodniczka i cietrzew. Teren ostoi jest jesiennym zlotowiskiem żurawi. Pojawia się tu od 2 tys. do 5 tys. ptaków, co stanowi ponad 6% populacji szlaku wędrówkowego.

PLH280054 MAZURSKIE BAGNA

Powierzchnia: 1569,3 ha

Po około jednej czwartej obszaru pokrywają: siedliska łąkowe i zaroślowe, torfowiska i bagna, lasy iglaste. Na pozostałą jedną czwartą składają się głównie lasy mieszane, a także lasy liściaste oraz siedliska rolnicze. Obszar znajduje się na wschód od drogi Orzysz-Giżycko położony jest w mezoregionie Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, w makroregionie Pojezierza Mazurskiego. Obszar podzielony jest na trzy enklawy.

W północno - zachodniej części obszaru Mazurskie Bagna występuje przede wszystkim żywe torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą. Na terenach nie zadrzewionych występują typowe gatunki charakterystyczne dla torfowisk wysokich, jak: modrzewnica zwyczajna, żurawina błotna, rosiczka okrągłolistna, wełnianka pochwowata. Natomiast na terenach z niskimi drzewostanami sosnowo-brzozowymi występuje głównie bagno zwyczajne i wełnianka pochwowata.

PLH280016 OSTOJA BORECKA

Powierzchnia: 25340,1 ha

Ostoja znajduje się w północno - wschodniej Polsce, na Pojezierzu Mazurskim. Obejmuje duży kompleks leśny, w którym dominują drzewostany liściaste ze znaczną domieszką świerka. Puszcza Borecka jest jednym z ważniejszych w Europie obszarów występowania typowych środkowoeuropejskich lasów liściastych, tzw. grądów subkontynentalnych z lipą, grabem, klonem i wiązem. Większość drzewostanów w Puszczy ma charakter naturalny, a część z nich osiągnęła wiek powyżej 150 lat. Puszcza posiada duże walory krajobrazowe, ze względu na silnie zróżnicowaną rzeźbę terenu ukształtowaną przez lodowiec i znaczne różnice wysokości. Teren poprzecinany jest licznymi strumieniami i obfituje w małe zbiorniki wodne. W południowo - wschodniej części Puszczy występuje również kompleks jezior z jeziorami: Łażno i Wielki Szałk. Natomiast w południowo-zachodniej części ostoi znajduje się jezioro Żabinek z dnem porośniętym łąkami ramieniowymi - cennym dla UE typem siedlisk. W obniżeniach terenu występują olsy lub



otwarte trzęsawiska. Pośród lasów spotkać można liczne śródleśne wilgotne łąki. Puszcza Borecka stanowi ważną ostoję fauny leśnej o historycznie bogatej puli genetycznej, na czele z wilkiem i rysiem - gatunkami cennymi dla zachowania europejskiej przyrody oraz żubrem. Na terenie ostoi występuje jedno z 5 wolnożyjących stad żubra w Polsce. Stwierdzono tu występowanie 3 gatunków roślin cennych dla ochrony europejskiej przyrody: rzepika szczeciniastego i storczyków- obuwika pospolitego i lipennika Loesela. Zidentyfikowano tu 10 rodzajów siedlisk ważnych dla Europy. Największą powierzchnię z nich zajmują bory i lasy bagienne (5%) oraz lasy łąkowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe (5%). Z innych cennych siedlisk spotyka się tu torfowiska wysokie, murawy kserotermiczne oraz ziołorośla nadrzeczne i okrajkowe. W Puszczy występują naturalne stanowiska cisa, który osiąga tu swoją wschodnią granicę zasięgu. Puszcza Borecka jest również ważną ostoją ptasią o randze europejskiej. Z cennych dla UE gatunków występują tu m.in.: żuraw, trzmiełodaj, błotniak stawowy oraz rybołów.

PLH280045 OSTOJA PÓŁNOCNOMAZURSKA

Powierzchnia: 14573 ha

Obszar tworzą przede wszystkim (w prawie trzech czwartych) jeziora - jezioro Mamry, a właściwie system kilku jezior (Mamry Północne, Kirsajno, Dargin, Dobskie, Kisajno) oraz jezioro Dejguny i kilka małych zbiorników wodnych. Jezioro Mamry należy do największych jezior w Polsce, ponieważ jego objętość (920 200,0 tys. m³) jest większa od jeziora Śniardwy (660 211,8 tys. m³), należy również do bardzo głębokich (43,8 m). Pozostała część to lasy liściaste, siedliska rolnicze, a w zdecydowanej mniejszości lasy iglaste, łąki i zarośla, lasy mieszane.

System jeziora Mamry należy do jednego z czterech systemów jeziornych wyróżnionych w zlewni Wielkich Jezior Mazurskich. System ten połączono w XIX wieku z systemem jeziora Śniardwy dzięki wybudowaniu kanałów żeglugowych łączących je poprzez jeziora: Łagodne, Sztynorckie i Tałtowisko do jeziora Tałty-Ryńskie.

System jeziora Mamry i pozostałe zbiorniki należą do dorzecza rzeki Węgorapy? Pregoty (615 km²), natomiast pozostałe jeziora Wielkich Jezior Mazurskich odprowadzają wody do zlewni rzeki Pisy/Narwi (3030 km²). Teren zlewni jezior leżących w ostoi utworzony został pod wpływem działania lodowca skandynawskiego (fazy pomorskiej). Całość leży w obrębie moreny pagórkowatej (jezioro Mamry powstało dzięki morenie dennej). Morena ta ciągnie się pasem od północnego wschodu na południowy zachód. Charakteryzuje się ona występowaniem niezbyt wysokich, lecz często stromych pagórków. Osady składają się z glin zwałowych, iłów, piasków, żwirów i głazów.

O wartości przyrodniczej obszaru stanowią przede wszystkim:

Występowanie kompleksu unikatowych (dużych i głębokich) jezior z bardzo dobrze lub dobrze zachowaną: roślinnością podwodną typu ramieniowego - jeziora mezotroficzne (Jeziora Mamry Północne, Dejguny, Dziewiszewko) oraz roślinnością typu eldeidów i nimfeidów (Jeziora Dobskie, Dargin, Kisajno) - największy kompleks w Polsce (70,5 % obszaru).

Ostoją ważną z powodu występowania czystych populacji ryb z rodzaju Koza - 15-100% populacji w Polsce.

Występowanie jednej z największych populacji chrząszcza: Pachnicy dębowej w Polsce, w alejach i lesie (ponad 400 letni drzewostan) koło Sztynortu - ponad 500 drzew zasiedlonych przez gatunek. W lesie sztynorckim identyfikowano również ponad 30 gatunków reliktowych gatunków chrząszczy saproksylicznych, które świadczą o naturalnym, puszczańskim jego charakterze.



PLB280006 PUSZCZA BORECKA

Powierzchnia: 18962,8 ha

Ostoja obejmuje Puszcę Borecką, charakteryzującą się urozmaiconą rzeźbą terenu i przewagą lasów mieszanych i liściastych o zróżnicowanych siedliskach, z których część zachowała naturalny charakter. Duże przestrzenie zajmują drzewostany świerkowe. W obniżeniach terenu, prócz podmokłych lasów, spotyka się również otwarte mokradła. Przez obszar przepływają liczne strumienie, stanowiące w większości dopływy rzeki Ełk. W mniejszym stopniu uchodzą do rzeki Gołdapi i Wielkich Jezior Mazurskich. W ostoi znajduje się też kilka niedużych jezior oraz liczne podmokłe łąki. Na południowo-wschodnim skraju puszczy znajduje się zespół jezior z których największym jest jezioro Łażno.

Obszar uzyskał rangę ostoi ptaków o randze europejskiej, występuje w nim 25 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 9 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt. Lęgnie się tu ponad 10% krajowej populacji dzięcioła biało-grzbiatego oraz przynajmniej 1% populacji krajowej: bociana czarnego, dzięcioła średniego, dzięcioła trójpalczastego, dzięcioła zielonosiwego, muchołówki białoszyjej, orlika krzykliwego, rybołowa i żurawia. Odnotowano tu również znaczną liczebność bielików, kani czarnych, jarząbków i zimorodków. Na terenie obszaru żyje niewielka populacja żubrów.

REZERWATY PRZYRODY

BORKI

Utworzony w 1958 r., pow. 232,00 ha, nadleśnictwo Borki. Florystyczny. Fragment Puszczy Boreckiej. Różnorodna rzeźba terenu. Występują grądy grabowo-lipowe, olsy, łągi, bory świerkowe. Występują m.in. perkoz, bocian czarny, kania czarna, orzeł bielik, kobuz, bekas, rybołów, słonka. Bogata fauna, spotkać można m.in. żubra, rysia, łosia, jelenia, wilka, lisa, jenota i dzika.

MAZURY

Utworzony w 1981 r., pow. 373 ha, frag. Puszczy Boreckiej. Krajobrazowy.

REZERWAT LIPOWY JAR

Utworzony w 1981 r., pow. 48,50 ha, frag. Puszczy Boreckiej. Krajobrazowy.

WYSPA LIPOWA

Utworzony w 1975 r., wyspę porasta wysokopienny las lipowy z domieszką dębu.

SPYTKOWO-TORFOWISKO

Utworzony w 1958 r. 2,10 ha, Spytkowo/Giżycko. Florystyczny, torfowisko przejściowe ze stanowiskiem wierzby lapońskiej.

JEZIORA KOŻUCHY

Utworzony w 1953 r., pow. 28,16 ha, Kożuchy/Giżycko. Ornitologiczny. Jedna z największych kolonii mewy śmieszki w Polsce, występuje również błotniak stawowy, kania czarna, łabędź niemy i remiz.



PERKUNY

Utworzony 1954 r., pow. 3,50 ha, Perkunowo/Giżycko. Florystyczny. Torfowiska wysokie i przejściowe z roszką okrągłolistną, turzycą bagienną, bażyną czarną itp.

REZERWAT NA WSPACH JEZIORA MAMRY I KISAJNO

Utworzony 1957 r., pow. 215,35 ha. Ornitologiczny. Obejmuje 18 wysp na szlaku WJM pokrytych drzewostanem. Rejon lęgów wielu gatunków ptaków wodnych, błotnych i drapieżnych.

JEZIORA DOBSKIE

Utworzony w 1976 r. pow. 1833,22 ha, Fuleda, Doba/Giżycko. Krajobrazowy. Ochrona dobrze zachowanego krajobrazu polodowcowego z głazami na brzegu. Znajduje się tu kolonia lęgowa kormorana, czapli siwej, derkacza, żurawia, mewy srebrzystej i rybitwy. Rezerwat przyrody nieożywionej Głazowisko Fuledzki Róg.

BAGNA NIETLICKIE

O pow. 513 ha, gmina Miłki. Ostoja ptaków błotnych i wodnych: największe w Polsce zlotowisko żurawi, miejsce lęgowe m.in. bąka, cietrzewia, kropiatki, derkacza, orlika krzykliwego, rybitwy czarnokropiatki, wodniczka.

STAŚWIŃSKIE ŁĄKI

O pow. 647,50 ha, gmina Wydminy. Florystyczny. Zbiorowisko śmiałka darniowego, wierzby szarej, purpurowej, rokity i pięciopęcikowej. Ostoja cietrzewia - ptaka coraz rzadziej dziś spotykanego. Dzięki dużej udziałowi pięknie kwitnących roślin, łąki należą do bardzo efektownych elementów krajobrazu.

Na obszarze powiatu nie występują parki narodowe i krajobrazowe.

OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU

- Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Rzeki Guber
- Obszar Chronionego Krajobrazu Gawlik
- Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Orzyskich
- Obszar Chronionego Krajobrazu Kłos
- Obszar Chronionego Krajobrazu Wielkich Jezior Mazurskich
- Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Boreckiej
- Obszar Chronionego Krajobrazu Krzyżany

Na terenie powiatu giżyckiego występuje łącznie 128 pomników przyrody żywej, nieożywionej bądź też ich zespoły. Najwięcej występuje na terenie miasta Giżycka: „Aleja Lip” - zespół starodrzewu lip drobno- i szerokolistnych, gład narzutowy na Placu Grunwaldzkim, 74 sztuk pojedynczych drzew na terenie zespołów parkowych miasta; Gmina Kruklanki – 46 pomników przyrody.

Powiat giżycki nie posiada Programu ochrony powietrza oraz Programu ochrony środowiska przed hałasem dla powiatu. Zagadnienia dotyczące powietrza i hałasu ujęte zostały w „PROGRAMIE OCHRONY ŚRODOWISKA POWIATU GIŻYCKIEGO NA LATA 2008-2011 z



uwzględnieniem perspektywy na lata 2012-2015” , przyjętym przez Radę Powiatu uchwałą Nr XX/122/2008 w dniu 26 czerwca 2008 r.

JAKOŚĆ POWIETRZA NA OBSZARZE POWIATU GIŻYCKIEGO

Ochrona powietrza polega na zapewnieniu jak najlepszej jego jakości, w szczególności przez:

- utrzymanie poziomów substancji w powietrzu poniżej dopuszczalnych dla nich poziomów lub co najmniej na tych poziomach
- zmniejszanie poziomów substancji w powietrzu co najmniej do dopuszczalnych, gdy nie są one dotrzymane.
- Głównymi źródłami zanieczyszczenia atmosfery w powiecie giżyckim są:
- ciepłownie miejskie,
- kotłownie osiedlowe i przyzakładowe,
- pojazdy mechaniczne i maszyny rolnicze
- rozproszone źródła emisji sektora komunalno – bytowego.

Zwiększone stężenie SO₂ i pyłu obserwuje się w sezonie grzewczym, jest to związane ze spalaniem paliw, głównie węgla w celach grzewczych.

HAŁAS NA OBSZARZE POWIATU GIŻYCKIEGO

HAŁAS PRZEMYSŁOWY

Głównymi źródłami hałasu przemysłowego są:

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

Hałas przemysłowy na terenie powiatu nie stanowi poważnego zagrożenia i ma bardziej charakter lokalny, stanowi głównie uciążliwość dla osób zamieszkujących w pobliżu tych źródeł.



HAŁAS KOMUNIKACYJNY

Pod pojęciem hałasu drogowego rozumie się hałas pochodzący od środków transportu poruszających się po wszelkiego rodzaju drogach nie będących drogami kolejowymi. Jest to hałas typu liniowego. Układ drogowy stanowi o rozwoju danego regionu i powiązaniach z innymi ośrodkami. Przez teren powiatu przebiegają będące źródłami hałasu drogowego: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, łączące powiat giżycki z innymi ośrodkami.

Na poziom hałasu drogowego mają wpływ przede wszystkim:

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

Komunikacja kolejowa jest również źródłem hałasu komunikacyjnego, ze względu na jego lokalny charakter i nie stanowi większego zagrożenia. Oddziaływanie hałasu kolejowego dotyczy stosunkowo niewielkiego procentu ludności zamieszkałej w pobliżu linii kolejowych.

Ze względu na rozbudowaną infrastrukturę turystyczną w powiecie hałas stanowi również problem poza obszarami zabudowanymi, przede wszystkim w okresie letnim.

ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO

Plan Transportowy może wspomagać dalsze zmniejszanie poziomu emisji zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych poprzez promowanie działań, mających na celu:

- poprawę jakości paliw wykorzystywanych w przewozach publicznych,
- popularyzację środków transportu zbiorowego (w tym międzygminnego),
- promocję ruchu rowerowego i rozwój infrastruktury rowerowej,
- stworzenie nowych parkingów w celu wprowadzenia parkingów „Parkuj i Jedź” w okolicach węzłów przesiadkowych,
- eliminowanie z ruchu pojazdów niespełniających norm emisji zanieczyszczeń (np. poprzez kontrole drogowe),
- działania edukacyjne dla kształtowania proekologicznych zachowań komunikacyjnych (np. dzień bez samochodu),
- modernizację dróg i ulic oraz rozbudowę obwodnic i wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów gęstej zabudowy,
- poprawę stanu technicznego pojazdów i autobusów komunikacji publicznej (np. zwiększenie liczby pojazdów spełniających normy EURO),

- zastosowanie mokrego czyszczenia ulic.

Plan transportowy omawia charakterystykę ogólną obszaru oraz jego charakterystykę komunikacyjną, a także zasady organizacji rynku przewozów. Dokument wskazuje istotne – z punktu widzenia zapewnienia ciągłości wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej – połączenia pośród istniejącej sieci komunikacyjnej obszaru.

Plan Transportowy stanowi więc jedynie ocenę istniejącej sieci komunikacyjnej, ze wskazaniem sposobu efektywnego jej wykorzystania oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego; jest to więc dokument wtórny wobec wcześniej obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych zarówno jednostek samorządu terytorialnego (województw, powiatów, gmin), jak i urzędów administracji centralnej (jak np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie) i nie ustala ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć, mogących oddziaływać na środowisko.

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

Konstytucja RP z 2 kwietnia 1997 r. gwarantuje prawa osób niepełnosprawnych. Zapewnia ona prawo do niedyskryminacji stanowiąc, że nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny (art. 32 pkt 2.). Konstytucja nakłada też na władze publiczne obowiązek pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej (art. 69). Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z 1 sierpnia 1997 r. zapewnia osobom niepełnosprawnym, m. in.: dostęp do dóbr i usług umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym, a także życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych, w tym: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej.

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

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

Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników wymaga:

- odpowiednich decyzji dotyczących taboru dla komunikacji publicznej;
- eksploatacja autobusów niskopodłogowych lub wyposażonych w platformy, wyrównujące różnicę między poziomem przystanku a podłogą pojazdu, ułatwiające wjazd do wnętrza pojazdu wózkami inwalidzkimi lub dziecięcymi i posiadające miejsce przeznaczone dla wózków,
- wyposażenie pojazdów komunikacji publicznej w systemy informacji dźwiękowej i wzrokowej,

- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej;
- zlikwidowanie przeszkód w dostępie do przystanku komunikacji publicznej i w korzystaniu z przystanku (m.in. obniżenie wysokich krawężników na przejściach dla pieszych, zrównanie poziomu peronu przystanku z podłogą pojazdu lub budowanie przystanków o platformach niższych o 3-4 cm względem linii nadwozia pojazdu, co uczyni różnicę poziomów akceptowalną dla osób niepełnosprawnych oraz ograniczy ryzyko uszkodzeń autobusów o krawędzie peronów przystankowych),
- lokalizacja przystanków bliżej pożądaných celów podróży,
- odpowiedniej organizacji przystanku:
- miejsca do siedzenia chronione przed warunkami atmosferycznymi,
- czytelna informacja o rozkładzie jazdy komunikacji publicznej,
- czytelne oznakowanie na zewnątrz pojazdu,
- zapowiedź (sygnał) przyjazdu pojazdu na przystanek,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej:
- zniżki dla wybranych grup pasażerów,
- przejazdy bezpłatne dla wybranych grup pasażerów.

7.3. DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ ORAZ WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH

Dostępność do infrastruktury przystankowej jest jednym z ważniejszych czynników determinujących jakość usług przewozowych wykonywanych publicznym transportem zbiorowym. W związku z tym liczba i lokalizacja przystanków pasażerskich powinna uwzględniać jak największą liczbę mieszkańców danego obszaru w pożądanym okręgu dostępności.

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

- możliwość wygodnego (najlepiej bezpośredniego) dojazdu z poszczególnych punktów powiatu (i całego obszaru obsługiwanej komunikacją publiczną) do miejsc użyteczności publicznej, zakładów pracy, szkół i ważnych punktów w powiecie,
- odległość do przystanków, możliwą do przebycia przez każdego z użytkowników komunikacji publicznej w sposób bezpieczny i wygodny.

Dążenie do spełnienia powyższych postulatów pociąga za sobą cały szereg konsekwencji dla rozwiązań organizacyjnych i infrastruktury komunikacji publicznej. Dla każdego obszaru niezbędne jest zawsze wytyczenie:

- głównych korytarzy komunikacyjnych, w których stosowane są priorytety dla komunikacji publicznej, zapewniające bezpośredni dostęp do miejsc użyteczności publicznej ważnych z punktu widzenia pasażerów,

- podstawowych korytarzy komunikacyjnych, którymi biegną linie o mniejszej częstotliwości kursowania lub linie dowożące pasażerów do linii kursujących głównymi korytarzami komunikacyjnymi.

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków wyznaczonych w podstawowych i w głównych korytarzach komunikacyjnych obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej, zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy. Bardzo ważnym elementem w transporcie zbiorowym jest bezpieczeństwo pasażerów. Istotną kwestią jest lokalizacja przystanków i ich otoczenie. Zasady lokalizacji przystanków różnią się nieco w zależności od rodzaju korytarza komunikacyjnego. W przypadku korytarzy podstawowych sieć przystanków powinna być dość gęsta, by ułatwić wygodne korzystanie z komunikacji publicznej jak największej liczbie pasażerów. Natomiast w przypadku korytarzy głównych, przystanki powinny być zlokalizowane przede wszystkim z punktu widzenia przejmowania ruchu pasażerskiego z korytarzy podstawowych, obsługi ważnych punktów użyteczności publicznej (z punktu widzenia pasażerów) oraz kluczowych węzłów komunikacji publicznej i węzłów intermodalnych.

Optymalne zbudowanie sieci przystanków może być poprzedzone badaniami, mającymi na celu prawidłowe rozpoznanie rzeczywistych potrzeb użytkowników komunikacji publicznej. Ważnym aspektem transportu publicznego jest bezpieczeństwo pasażerów. Jest to również istotna kwestia dla lokalizacji przystanków i ich otoczenia. Ważnym elementem przystanków, zarówno ze względu na bezpieczeństwo jak i na wygodę pasażerów, jest wyposażenie istniejących przystanków, przynajmniej przystanków węzłowych oraz przystanków w punktach ważnych dla większości pasażerów, w wiaty i ławki. Takie wyposażenie przystanków powinno być standardem przy organizowaniu przystanków w nowych lokalizacjach na terenie powiatu giżyckiego.

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

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

SPOSÓB OZNAKOWANIA POJAZDÓW

Sposób oznakowania pojazdów jest jednym z elementów strategii marketingowej. Aby przedsiębiorstwo i jego marka wyróżniały się na tle konkurencji i były pozytywnie kojarzone konieczne jest opracowanie i wdrożenie systemu identyfikacji wizualnej. System identyfikacji wizualnej w transporcie publicznym kreuje obraz danego przewoźnika w umyśle pasażerów i ma za zadanie budować pozytywne skojarzenia. System identyfikacji wizualnej to zbiór reguł, określających jak należy postąpić z symbolami firmowymi. W transporcie publicznym, gdzie występuje wiele różnych podmiotów (organizatorzy, przewoźnicy, inne przedsiębiorstwa) istotne jest, aby system wdrażany był przez organizatora transportu, a nie przez każdego z przewoźników we własnym zakresie. W skład systemu wchodzi symbol firmy (znak graficzny, logotyp), kolory, dekoracje, typografie, druki (np. papier firmowy), identyfikatory pracowników, stemple, a także różnego rodzaju materiały reklamowe, tablice informacyjne, szyldy, opakowania czy też aranżacja obiektów firmy. W transporcie publicznym bardzo istotnymi elementami systemu identyfikacji wizualnej jest kolorystyka taboru, którym świadczone są usługi przewozowe, umundurowanie personelu (w tym kierujących) oraz informacja pasażerska (przystanki, strony internetowe, a nawet szata graficzna biletów).

W Europie Zachodniej wdrożenie spójnych systemów identyfikacji wizualnej jest standardem. W Polsce poza transportem miejskim systemy identyfikacji wizualnej wdrożone zostały m.in. przez koncern Veolia Transport, Polski Express czy Koleje Mazowieckie.



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

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

STANDARD TECHNICZNY POJAZDÓW

Standardy techniczne pojazdów zgodnie z Art. 25 ust. 3 p. 5 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym powinny zostać ustalone przez Organizatora i zawarte w umowie pomiędzy organizatorem a wykonawcą.

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

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

Tabela 23. Europejskie standardy emisji spalin EURO.

Norma	Obowiązywała/ obowiązuje od	Opis
EURO 1	1993 r.	Dyrektywa 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek - 93/59/EEC.
EURO 2	1996 r.	Dyrektywa 94/12/EC (& 96/69/EC) dla samochodów osobowych.
EURO 3	2000 r.	Dyrektywa 98/69/EC [12] dla wszystkich pojazdów.
EURO 4	2005 r.	Dyrektywa 98/69/EC (& 2002/80/EC) dla wszystkich pojazdów.
EURO 5	2009 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla lekkich samochodów osobowych i służbowych.
EURO 6	2014 r.	Dyrektywa 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych.

STANDARYZACJA SYSTEMU POBIERANIA OPŁAT ZA BILETY

Jednolity system poboru opłat za bilety jest o tyle istotnym elementem usług przewozowych gdyż pozwala na usprawnienie działania komunikacji publicznej, ponadto niesie korzyści zarówno dla użytkowników komunikacji publicznej jak i operatorów. Obecnie najczęściej wykorzystywanym systemem jest system opierający się na sprzedaży biletu w pojeździe poprzez kasę fiskalną. Jest to system który należałoby wzbogacić o możliwość zakupu biletów w kasach biletowych usytuowanych w pobliżu węzłów przesiadkowych.

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

Najbardziej adekwatnym rozwiązaniem jest tu rozlokowanie punktów sprzedaży biletów lub automatów biletowych w każdej miejscowości na terenie powiatu która jest siedzibą gminy, tj. w Giżycku, Rynie, Kruklankach, Wydminach oraz Miłkach. Automaty biletowe mają umożliwić pasażerom szybki i wygodny zakup biletu.

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

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

8. SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI PASAŻERSKIEJ (SIP)

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

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

Na prawidłowe funkcjonowanie systemu składają się następujące czynniki:

- odpowiedni dostęp: Aby był efektywny wymaga właściwej organizacji systemu informacji pasażerskiej.
- sprawność sytemu: Sprawność działania tego sytemu powinny charakteryzować następujące czynniki takie jak: kompleksowość, dostępność oraz łatwość w aktualizacji danych

Na System Informacji Pasażerskiej powinny składać się:

- Oznakowania środków transportu (i odpowiednie ich wyposażenie)
- Oznakowania dworców, węzłów przesiadkowych i przystanków (oraz odpowiednie ich wyposażenie)
- Internetowy portal informacyjny

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

1. Rozkłady jazdy
2. Obowiązujące opłaty za przejazd
3. Obowiązujące uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

4. Regulamin przewozu osób środkami publicznego transportu zbiorowego.

Aby spełnić wymogi zawarte w punktach 1-4, stosowne informacje podawane będą pasażerom zarówno na dworcach autobusowych- przede wszystkim w głównych miejscach przesiadkowych- jak i na stronach internetowych przewoźników oraz organizatora transportu.

Możliwość skorzystania z węzłów przesiadkowych- z uwzględnieniem różnego rodzaju środków transportu (transport intermodalny).

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

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

PUNKT OBSŁUGI PASAŻERA POWINIEN BYĆ ZLOKALIZOWANY PRZY WĘZLE PRZESIADKOWYM W GIŻYCKU.

Poprzez funkcjonowanie punktów obsługi pasażera, komunikacja publiczna staje się bardziej przyjazna dla jej użytkowników, ułatwia im przemieszczanie się, udziela niezbędnych informacji oraz kompleksowej obsługi pasażerskiej.

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

Wśród elementów składających się na statyczną informację pasażerską można wyróżnić:

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

Rozkład jazdy zamieszczony na tablicach powinien uwzględniać następujące elementy:

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

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

Serwis internetowy, powinien zawierać następujące sekcje tematyczne:

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

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

użytkowników komunikacji publicznej na terenie powiatu giżyckiego istotne jest sprawne funkcjonowanie statycznego systemu informacji pasażerskiej i to na nim należy się skoncentrować w chwili obecnej i w perspektywie najbliższych kilku lat.

9. UDOSTĘPNIANIE OPERATOROM LUB OPERATOROM I PRZEWOŹNIKOM INFRASTRUKTURY PRZYSTANKOWEJ

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

Zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów oraz których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów.

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

Przepisy ustawy nie określają terminu w jakim należałoby podjąć daną uchwałę, nie oznacza to jednak, że organizator ma w zakresie jej podjęcia lub nie podjęcia pełną swobodę. Należy zwrócić uwagę na art. 46 ust. 1 w/w ustawy, w którym określono zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z jedną z zasad, w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora, czyli te, w stosunku do których dany organ powinien podjąć uchwałę, o której powyżej. Brak takiej uchwały będzie oznaczał, że operator lub przewoźnik ubiegający się o uzyskanie odpowiedniego uprawnienia do wykonywania regularnych przewozów osób, po dniu wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie będzie mógł uwzględnić w rozkładzie jazdy tych przystanków komunikacyjnych, w stosunku do których właściwy organ nie podjął uchwały.

Mając powyższe na względzie należy wyraźnie podkreślić, że z dniem 1 marca 2011 r. organizatorzy uzyskali nie tyle prawo co obowiązek podjęcia uchwały w przedmiocie wskazanym w art. 15 ust. 2 w/w ustawy.

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

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



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

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

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

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



10. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH

10.1. ŹRÓDŁA I FORMY FINANSOWANIA

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

1. **Pobieraniu** przez operatora lub organizatora **opłat** w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
2. **Przekazaniu** operatorowi **rekompensaty** z tytułu:
 - a. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,
 - b. utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,
 - c. poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
3. **Udostępnieniu** operatorowi przez organizatora **środków transportu** na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

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

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

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



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

W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji organizator:

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

Wypląca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:

- a. Realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- b. Utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

10.2. KOSZTY ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

W zależności od wybranego rozwiązania w zakresie finansowania publicznego transportu zbiorowego, zmienia się rozkład ryzyka po stronie organizatora i operatora publicznego transportu zbiorowego i zmienia się również wielkość środków dedykowanych na przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

W związku z powyższym w poniższej tabeli zasymulowano szacowany koszt rocznej obsługi wskazanych w opracowaniu linii komunikacyjnych. Do wyliczeń przyjęto następujące założenia:

- liczba dni roboczych w roku (bez okresu wakacyjnego) – 209
- liczba dni roboczych (okres wakacyjny) - 42
- liczba sobót oraz dni wolnych od pracy – 114
- koszt wozokilometra⁴ – 3,50zł netto

Na bazie dokonanych obliczeń koszt rocznej umowy wyniósł:

- **2 129 298,50 zł**

⁴ Kwota przybliżona netto. Bez informacji o faktycznym koszcie wozokilometra na danej linii oraz bez przygotowania pełnego rozkładu jazdy nie jest możliwe wyliczenia faktycznych kosztów

Tabela 24. Szacowany koszt netto – sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej

L.p.	OD	PRZEZ	DO	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (bez okresu wakacyjnego)	Roczny koszt uruchomienia linii w dni robocze (okres wakacyjny)	Roczny koszt uruchomienia linii w pozostałe dni (soboty i dni wolne)	łącznie
1	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Staświny, Miłki, Wierciójki, Przykop	Marcinowa Wola	39 501,00 zł	7 938,00 zł	0,00 zł	47 439 zł
2	Giżycko	Gajewo, Spytkowo, Sołdany, Kruklanki, Żywki, Sołtmany, Mazuchówka	Wydminy	67 298,00 zł	13 524,00 zł	36 708,00 zł	117 530 zł
3	Giżycko	Gajewo, Spytkowo, Sołdany	Kruklanki	70 224,00 zł	7 056,00 zł	19 152,00 zł	96 432 zł
4	Ryn	Hermanowa Wola, Stara Rudówka, Szymonka, Prażmowo, Kozin	Rydzewo	35 112,00 zł	7 056,00 zł	19 152,00 zł	61 320 zł
5	Giżycko	Sulimy, Kozuchy Wielkie, Kozuchy, Upałty Małe	Kruklin	20 482,00 zł	4 116,00 zł	0,00 zł	24 598 zł
6	Giżycko	Wilkasy, Strzelce, Bogaczewo, Kozin, Prażmowo, Stara Rudówka, Hermanowa Wola, Ryn, Canki, Bachorza, Tros, Skop, Szczybały Giżyckie	Giżycko	79 002,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	79 002 zł
7	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Kleszczewo, Rydzewo, Jagodne Wielkie, Jagodne Małe	Paprotki	38 038,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	38 038 zł
8	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Miłki, Lipowy Dwór, Miechy, Czyprki, Malinka, Pamry, Ranty, Cybulki, Wydminy, Mazuchówka	Gawliki Wielkie	77 539,00 zł	15 582,00 zł	0,00 zł	93 121 zł

9	Giżycko	Wilkasy, Strzelce, Bogaczewo, Kozin, Prażmowo, Szymonka, Stara Rudówka, Hermanowa Wola, Ryn, Głąbowo, Orło	Sterławki Wielkie	58 520,00 zł	11 760,00 zł	0,00 zł	70 280 zł
10	Giżycko	Piękna Góra, Guty, Fuleda, Kamionki, Dziewiszewo	Doba	26 334,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	26 334 zł
11	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Ruda, Staświny, Miłki, Wyszowate, Konopki Wielkie, Konopki Małe	Talki	38 038,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	38 038 zł
12	Giżycko	Wilkasy, Wilkaski, Szczybały Giżyckie, Skop, Tros, Bachorza, Canki	Ryn	64 372,00 zł	6 468,00 zł	0,00 zł	70 840 zł
13	Wydminy	Szczepanki	Lipińskie	29 260,00 zł	5 880,00 zł	0,00 zł	35 140 zł
14	Giżycko	Bystry, Ruda, Rydzewo, Bogaczewo, Strzelce	Giżycko	47 547,50 zł	0,00 zł	0,00 zł	47 548 zł
15	Giżycko	Piękna Góra, Wrony, Nowe Wrony, Kalinowo, Sterławki Małe, Sterławki Średnie	Sterławki Wielkie	23 408,00 zł	4 704,00 zł	0,00 zł	28 112 zł
16	Giżycko	Spytkowo, Zielony Gaj, Pieczonki, Nowe Sołdany, Kruklanki, Żywki, Sołtmany, Boćwinka, Możdżany, Jurkowo Węg., Lipowo, Grądzkie	Gawliki Wielkie	65 835,00 zł	13 230,00 zł	0,00 zł	79 065 zł
17	Giżycko	Wilkasy, Wilkaski, Szczybały Giżyckie, Gorazdowo, Bogaczewo, Kozin, Strzelce	Giżycko	38 038,00 zł	7 644,00 zł	0,00 zł	45 682 zł
18	Giżycko	Spytkowo, Sołdany, Kruklanki	Giżycko	71 687,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	71 687 zł
19	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upałty, Siedliska, Gródkowo, Sucholaski,	Orłowo	52 668,00 zł	10 584,00 zł	28 728,00 zł	91 980 zł



		Wydminy, Mazuchówka, Gawliki Wielkie, Szczybały Orłowskie, Orłowo					
20	Giżycko	Wilkasy, Strzelce, Bogaczewo, Paprotki, Jagodne Wielkie, Jagodne Małe, Rydzewo, Kleszczewo Kol., Wierciejki, Miłki, Staświny, Ruda, Gajewo	Giżycko	80 465,00 zł	16 170,00 zł	0,00 zł	96 635 zł
21	Giżycko	Bystry, Gajewo, Ruda, Kleszczewo Kol., Rydzewo, Jagodne, Jagodne Wielkie, Jagodne Małe, Paprotki, Wierciejki, Miłki, Staświny	Giżycko	67 298,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	67 298 zł
22	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski – Wydminy - Berkowo	Berkowo	54 131,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	54 131 zł
23	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski – Wydminy – Biała Giżycka	Biała Giżycka	49 742,00 zł	9 996,00 zł	0,00 zł	59 738 zł
24	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski	Wydminy	42 427,00 zł	0,00 zł	23 142,00 zł	65 569 zł
25	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski, Wydminy, Mazuchówka, Szczybały Orłowskie, Orłowo	Giżycko	122 892,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	122 892 zł
26	Giżycko	Bystry, Grajwo, Kąp, Upały, Siedliska, Sucholaski, Wydminy, Mazuchówka, Gawliki Wielkie	Gawliki Wielkie	65 835,00 zł	0,00 zł	35 910,00 zł	101 745 zł

27	Giżycko	Nowe Sołdany, Świdry, Spytkowo, Bystry, Gorazdowo, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	62 909,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	62 909 zł
28	Giżycko	Nowe Sołdany, Pieczonki, Spytkowo, Bystry, Gorazdowo, Kozin, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	62 909,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	62 909 zł
29	Giżycko	Kożuchy Wielkie, Bystry, Bogacko, Kalinowo, Sterławki Wielkie, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	51 205,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	51 205 zł
30	Giżycko	Kożuchy Wielkie, Kruklin, Siedliska, Sterławki Wielkie, Kalinowo, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	79 002,00 zł	0,00 zł	0,00 zł	79 002 zł
31	Giżycko	Kruklin, Siedliska, Upały, Bystry, Bogacko, Doba, Kamionki, Wilkasy, Giżycko	Giżycko	81 928,00 zł	16 464,00 zł	44 688,00 zł	143 080 zł
				1 763 647 zł	158 172 zł	207 480 zł	2 129 298,50 zł

źródło: opracowanie własne



11. KIERUNKI ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO W PERSPEKTYWIE DO 2026 ROKU

Starosta Giżycki będący organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, będzie rozporządzał usługami transportu publicznego tak aby dostosowywać ofertę przewozową do potrzeb mieszkańców.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego w powiecie giżyckim są:

1. prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze oraz źródła ruchu (macierz ruchu wewnętrznego i zewnętrznego)
2. uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne oraz kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru
3. przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru, opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
4. założenia rozwoju systemu komunikacyjnego
5. uwarunkowania wynikające z ochrony środowiska naturalnego

Do głównych uwarunkowań rozwoju sieci transportu publicznego do 2026 roku należą:

1. Utrzymanie obecnej sieci połączeń autobusowych na terenie powiatu, a w dalszej kolejności jej rozbudowa
2. Zapewnienie odpowiedniej dostępności wszystkim mieszkańcom do obiektów użyteczności publicznej zlokalizowanych na terenie powiatu.
3. Dostosowanie komunikacji publicznej do potrzeb młodzieży i osób starszych, a także osób pracujących w celu pozyskania nowych pasażerów.
4. Integracja komunikacji indywidualnej i autobusowej z kolejową, tak aby oferta przewozowa była zgodna z potrzebami mieszkańców powiatu
5. Polepszenie standardu jakości usług transportu publicznego organizowanego przez Starostę Giżyckiego.
 - o Dostosowanie taboru autobusowego do przewozu osób starszych i niepełnosprawnych.
 - o Poprawienie bezpieczeństwa ruchu, a co za tym idzie bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Dzięki informacjom i wnioskom pochodzących z przeprowadzanych badań ankietowych wśród mieszkańców powiatu giżyckiego, dotyczących oceny aktualnej oferty przewozowej i preferencji odnośnie jakości usług komunikacyjnych, Starosta Giżycki jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do tego, aby oferta przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców.

Planowanie rozwoju systemów transportowych jest integralną częścią planowania przestrzennego. Generalnym kierunkiem rozwoju publicznego transportu zbiorowego w powiecie giżyckim jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy jak największym ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.

Stąd też zasadnym wydaje się, aby komunikacja publiczna w powiecie giżyckim umożliwiała przede wszystkim dogodny dojazd uczniom do szkół a mieszkańcom do pracy i miejsc użyteczności publicznej.

INTEGRACJA TARYFOWA I BILETOWA

Szkieletem transportu publicznego w województwie warmińsko-mazurskim jest kolej regionalna, która zgodnie z definicją przyjętą przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego), to regularne, nieturystyczne przewozy kolejowe, operujące na terytorium większym niż miasto (aglomeracja) i mniejszym niż obszar całego kraju. Określenie to obejmuje, zatem niejako dwa różne segmenty rynku: dojazdy aglomeracyjne, obsługiwane przez kolej typowo miejską, odznaczającą się wysoką częstotliwością kursowania, docierającą do centrum aglomeracji i dysponującą ułatwiającym wymianę pasażerów taborem (podobnym do metra). Typowy przejazd dla tego typu kolei to podróż trwająca ok. 30 minut, na trasie o długości maksimum 15-20 km. Obok tego rodzaju przejazdów występują podróże w strefie dużo większej niż terytorium aglomeracji, na dystansie ok. 70 km., trwające od ok. 30 do 60 minut, charakteryzujące się większymi odstępami między przystankami oraz niższą częstotliwością kursów. Mimo istotnych różnic, obydwa systemy stają się coraz bardziej powiązane, szczególnie w ostatnich latach, z uwagi na kierunki rozwoju współczesnych miast. Integracja ma miejsce albo już na poziomie tego samego przewoźnika, bądź ma postać wspólnych systemów taryfowych, wspólnych biletów, skoordynowanych rozkładów, etc.

Dynamiczny rozwój kolei regionalnych to nie tylko rozbudowa infrastruktury i inwestycje w tabor; nowoczesne systemy transportu regionalnego to, z jednej strony, koordynacja działań wielu operatorów transportu w obrębie aglomeracji i regionu, z drugiej – korzystanie z innowacyjnych rozwiązań w zakresie tworzenia wizerunku, informacji, bezpieczeństwa, jak również systemów sprzedaży i dystrybucji biletów.

Kluczowym zagadnieniem staje się tutaj integracja, która dokonuje się na bardzo wielu płaszczyznach, podporządkowanych zwykle nadrzędnemu celowi tworzenia spójnego, sprawnego i przyjaznego dla mieszkańców kompleksowego systemu transportu zbiorowego, obejmującego przewozy wielomodalne.

Ta integracja dotyczy systemów opłat za przejazd. W tym zakresie, w wielu wypadkach koleje regionalne przystępują do wspólnych projektów, których liderami są zarządy transportu poszczególnych aglomeracji.

W tym kontekście można rozróżnić:

- integrację taryfową
- integrację systemów biletowych.

Poprawa dostępności komunikacyjnej województwa warmińsko-mazurskiego, jak i samego **powiatu giżyckiego** wiąże się po pierwsze z **integracją taryf**, która pozwala pasażerowi zrealizować podróż od punktu startowego do punktu docelowego w zamian za taką samą opłatą, niezależnie od wybranego środka transportu. Po drugie z **integracją biletową**, gdy istnieje możliwość zapłacenia tym samym biletom w każdym z wybranych środków transportu.

Dlaczego integracja, również w zakresie taryf i biletów, jest korzystnym procesem? Dla pasażera, w przypadku podróży różnymi środkami transportu, wymóg kupowania kilku różnych biletów często ma efekt zniechęcający, z uwagi na konieczność straty czasu, stania w kolejkach, itp. Zarówno użytkownicy, jak i przewoźnicy tracą wiele czasu na operacje związane z biletami. Ponadto wielokrotne płacenie sprawia, że pasażer ma większą świadomość kosztu podróży niż w przypadku, gdyby odbył ją własnym



samochodem, co może sprawiać wrażenie, że transport publiczny jest droższy niż w rzeczywistości, tym samym odstraszać od korzystania z niego.

Harmonizacja taryf wraz z integracją systemów biletowych ułatwia korzystanie z transportu zbiorowego, bowiem efektywny system biletowy posiada istotny wpływ na klientów. System ten powinien być możliwie najprostszy, przejrzysty i wygodny dla pasażera, tak, aby w decydującym momencie podjął on decyzję o skorzystaniu właśnie z tego środka transportu.

Dlatego powiat giżycki w najbliższych latach powinien ściśle współpracować z Urzędem Marszałkowskim i pozostałymi powiatami na terenie województwa warmińsko-mazurskiego nad efektywną integracją taryfowo-biletową. W tym aspekcie bardzo pomocne okazują się nowe technologie, które oferują ogromne możliwości tworzenia sprawnych, wygodnych i atrakcyjnych zarówno dla użytkownika, jak i operatora systemów poboru opłat za przejazd.

12. ZAŁĄCZNIK NR I - CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO

Mapa 10. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej



Źródło: Opracowanie własne

SPIS TABEL

Tabela 1. Najważniejsze pojęcia używane w dokumencie	8
Tabela 2. Liczba ludności w powiecie giżyckim	10
Tabela 3. Gęstość zaludnienia w powiecie giżyckim na tle sąsiednich jednostek	11
Tabela 4. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu giżyckiego	11
Tabela 5. Liczba urodzeń w powiecie giżyckim w poszczególnych gminach.....	14
Tabela 6. Stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie giżyckim na tle powiatów sąsiednich	15
Tabela 7. Wykaz dróg powiatowych zamiejskich na obszarze powiatu giżyckiego.....	22
Tabela 8. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Giżyckiego.....	25
Tabela 9. Zezwolenia wydane przez marszałka województwa warmińsko-mazurskiego (przebiegające przez obszar powiatu giżyckiego)	36
Tabela 9. Wykaz taboru przewoźnika Gminny Zakład Komunalny Sp z o.o.	45
Tabela 10. Zestawienie cech usług przewozu	51
Tabela 11. Miejsce zamieszkania respondentów	54
Tabela 12. Wyniki w zakresie ocen poziomu preferencji.....	59
Tabela 13. Wyniki w zakresie ocen poziomu jakości usług	61
Tabela 14. Luki jakościowe.....	62
Tabela 15. Macierz podróży wewnątrzpowiatowych – przepływy pracy	64
Tabela 16. Macierz podróży wewnętrznych I zewnętrznych (powiat zamieszkania – powiat giżycki).....	64
Tabela 17. Macierz podróży wewnętrznych I zewnętrznych (powiat pracy – powiat giżycki).....	65
Tabela 15. Ludność w powiecie giżyckim w latach 2016-2020	68
Tabela 16. Ludność w powiecie giżyckim w latach 2021-2026	70
Tabela 17. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej	72
Tabela 19. postulaty przewozowe	84
Tabela 20. Europejskie standardy emisji spalin EURO.....	97
Tabela 21. Szacowany koszt netto – sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej.....	105



SPIS MAP

Mapa 1. Powiat giżycki	9
Mapa 2. Gęstość zaludnienia w poszczególnych gminach powiatu giżyckiego	12
Mapa 3. Sieć drogowa na terenie powiatu giżyckiego	20
Mapa 4. Mapa budowy dróg (woj. warmińsko-mazurskie)	21
Mapa 5. Sieć kolejowa w powiecie giżyckim	24
Mapa 6. Powiatowa sieć komunikacyjna (zezwolenia Starosty Giżyckiego)	35
Mapa 7. Gęstość zaludnienia na 1 km ² na tle lokalizacji obiektów użyteczności publicznej	44
Mapa 8. Więźba ruchu przestrzennego (ruchu wewnętrznego i zewnętrznego)	66
Mapa 9. sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej	76
Mapa 11. Sieć komunikacyjna o charakterze użyteczności publicznej	113

SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Wskaźnik urbanizacji wybranych JST.....	12
Wykres 2. Liczba urodzeń w powiecie giżyckim w latach 2000-2014.....	13
Wykres 3. Liczba urodzeń w powiecie giżyckim w rozbięciu na poszczególne gminy.....	14
Wykres 4. Liczba samochodów osobowych w powiecie giżyckim.....	16
Wykres 5. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2016).....	17
Wykres 6. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2021).....	18
Wykres 7. Prognoza ludności wg wieku i płci (rok 2026).....	19
Wykres 8. Podział jednostek taboru ze względu na liczbę miejsc.....	46
Wykres 9. Podział taboru przewoźnika ze względu na wiek.....	46
Wykres 10. Podział taboru przewoźnika ze względu na pojemność silnika.....	47
Wykres 11. Liczba sprzedanych biletów jednorazowych w poszczególnych latach.....	49
Wykres 12. Liczba sprzedanych biletów miesięcznych w poszczególnych latach.....	50
Wykres 13. Płeć respondentów.....	52
Wykres 14. Status zawodowy respondentów.....	53
Wykres 15. Wykształcenie respondentów.....	53
Wykres 16. Preferencje dotyczące wyboru środka transportu.....	55
Wykres 17. Przyczyna wyboru środka transportu (samochód).....	55
Wykres 18. Przyczyna wyboru środka transportu (autobus).....	56
Wykres 19. Częstotliwość podróżowania.....	57
Wykres 20. Powód podróżowania.....	58
Wykres 21. Liczba środków transportu podczas podróży.....	58
Wykres 22. Preferencje podróżnych.....	59
Wykres 23. Ocena podróżnych.....	61
Wykres 24. Prognoza ludności dla powiatu giżyckiego na lata 2016-2020.....	68
Wykres 25. Prognoza ludności dla powiatu giżyckiego na lata 2021-2026.....	69

