

**UCHWAŁA NR XVIII/122/16
RADY POWIATU PISZ**

z dnia 2 czerwca 2016 r.

w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego”

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1445 z późn. zm.) oraz art. 9 ust.1 pkt 3 lit. a i ust. 3 oraz art.12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 1440) Rada Powiatu w Pisz uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego zwany „Planem Transportowym” stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Staroście Piskiemu.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Warmińsko - Mazurskiego.

Przewodnicząca Rady Powiatu

Irena Jatkowska



STAROSTWO POWIATOWE W PISZU

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU PISKIEGO

1. WPROWADZENIE

1.1 Podstawa prawna

Podstawę prawną sporządzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego stanowią następujące przepisy:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r., Nr 5 poz. 13 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., Nr 117 poz. 684).
- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

1.2 Zakres planu transportowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności opracowują jednostki samorządu terytorialnego. Ustawodawca zobowiązał jednostki samorządu terytorialnego do uchwalenia planów transportowych przyjmując za kryterium liczbę mieszkańców na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego. Obowiązek dotyczy odpowiednio:

1. Gminy liczącej co najmniej – 50000 mieszkańców dotyczy linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich.
2. Porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej – 80000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.
3. Związku międzygminnego na obszarze liczącym co najmniej – 80000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.
4. Powiatu liczącego co najmniej – 80000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich.
5. Porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej – 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.
6. Związku powiatów na obszarze liczącym co najmniej - 120000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów.

Zakres planu obszarowo obejmuje teren powiatu piskiego. W przypadku organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, powiat piski będzie gwarantował dostęp do usług na liniach wskazanych w niniejszym planie, których trasy przebiegają wewnątrz granic powiatu. Możliwe będzie utworzenie linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej o szerszym zasięgu np. z sąsiednimi powiatami jeżeli zostanie zawarte stosowne porozumienie z sąsiednim zainteresowanym powiatem na wspólną organizację przewozów powiatowych.

Plan transportowy przedstawia aktualną sytuację publicznego transportu zbiorowego w powiecie piskim.

Przy opracowaniu planu transportowego uwzględniono:

- stan zagospodarowania przestrzennego obszaru objętego planem;
- sytuację społeczno – gospodarczą powiatu piskiego;

- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- rentowność linii komunikacyjnych.

Przedmiotowo plan transportowy określa:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- preferencje dot. wyboru środków transportu;
- pożądany standard usług;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- przewidywane finansowanie usług przewozowych.

2. CEL PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU PISKIEGO

2.1 Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego

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

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

2.2 Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego

Plan jest dokumentem składającym się z:

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

Zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego jest zgodny z art. 12 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Przy opracowywaniu niniejszego planu transportowego wykorzystano dane i materiały będące w dyspozycji Starostwa Powiatowego w Pisz, Powiatowego Urzędu Pracy w Pisz i Głównego Urzędu Statystycznego. Wykorzystano również branżowe oraz ogólnodostępne

informacje pochodzące ze stron internetowych, publikacji i wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym. Przy opracowywaniu niniejszego dokumentu uwzględniono zapisy krajowego oraz wojewódzkiego planu transportowego.

2.3 Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu piskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

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

3. PODSTAWOWE INFORMACJE O OBSZARZE OBJĘTYM PLANEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATU PISKIEGO

3.1 Charakterystyka jednostek administracyjnych objętych planem

3.1.1 Powiat piski



Powiat piski zlokalizowany jest w południowo wschodniej części województwa warmińsko – mazurskiego. Od zachodu graniczy z powiatami szczycieńskim i mrągowskim, od północy z giżyckim, od wschodu z ełckim, od południa natomiast z powiatami kolneńskim i grajewskim (województwo podlaskie).

Zajmuje powierzchnię 1776 km² i jest czwarty w województwie pod względem wielkości. Powiat liczy 57 278 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2015 r. wg. GUS). Powiat piski jest wyjątkowo bogaty w lasy, które zajmują aż 48% jego obszaru. Ponad 11% powierzchni powiatu to jeziora, a wśród nich największe w Polsce Śniardwy. Pod względem administracyjnym powiat podzielony jest na cztery gminy miejsko – wiejskie: Pisz, Biała Piska, Orzysz, Ruciane – Nida. Wszystkie siedziby gmin mają prawa miejskie.



MAPA 1. POWIAT PISKI

3.1.2 Jednostki samorządowe wchodzące w skład powiatu piskiego

○ Gmina Biała Piska



Miasto i Gmina Biała Piska położona jest w południowo – wschodniej części województwa warmińsko – mazurskiego i powiatu piskiego. Graniczy z 7 gminami: od północy sąsiaduje z gminą Orzysz, od południa z gminą Kolno, Grabowo, Szczuczyn, należącymi do woj. Podlaskiego, od wschodu z gminami Prostki, Ełk, od zachodu z gminą Pisz. Powierzchnia gminy wynosi 420,14 km² (23,66% powierzchni powiatu), a liczba ludności w gminie to 12 164 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2015 r. wg GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Biała Piska oraz 66 miejscowości podzielonych na 47 sołectw: Bełcząc, Brzózki Małe, Cibory, Cwaliny, Danowo, Dmusy, Drygały, Giętkie, Gruzy, Guzki, Kaliszki, Kolonia Kawalek, Komorowo, Kukły, Konopki, Kowalewo, Kożuchy, Rolki, Kózki, Kruszewo, Kumielsk, Lipińskie, Lisy, Łodygowo, Jakuby, Mikuty, Monety, Myszki, Myśliki, Nitki, Nowe Drygały, Obledo, Orłowo, Pawłocin, Pogorzel Mała, Pogorzel Wielka, Radysy, Rakowo Małe, Rogale Wielkie, Ruda, Skarżyn, Sokoły Jeziorne, Sulimy, Szkody, Szymki, Świdry, Świdry Kościelne, Włosty, Wojny, Zabelne, Zatorze, Zalesie.



MAPA 2. GMINA BIAŁA PISKA

○ Gmina Pisz



Gmina miejsko – wiejska w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie piskim. Gmina Pisz zajmuje obszar 633,69 km² (35,75% powierzchni powiatu) i jest największą gminą w Polsce (dane wg GUS). Liczba ludności w gminie to 27 475 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2015 r. wg. GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Pisz oraz 63 miejscowości podzielonych na 45 sołectw: Babrosty, Bogumiły, Borki, Ciesina, Hejdyk, Imionek, Jagodne, Jeglin, Jeże, Kałęczyn, Karpa, Karwik, Kocioł, Kocioł Duży, Kociołek Szlachecki, Kwik, Liski, Łupki, Łysonie, Maldanin, Maszty, Pietrzyki, Pilchy, Pogobie Średnie, Rakowo, Rakowo Piskie, Rostki, Snopki, Stare Guty, Szczecchy Małe, Szczecchy Wielkie, Szeroki Bór Piski, Trzonki, Turośl, Turowo, Turowo Duże, Uściany Stare, Wąglik, Wiartel, Zawady, Zdunowo, Zdory.



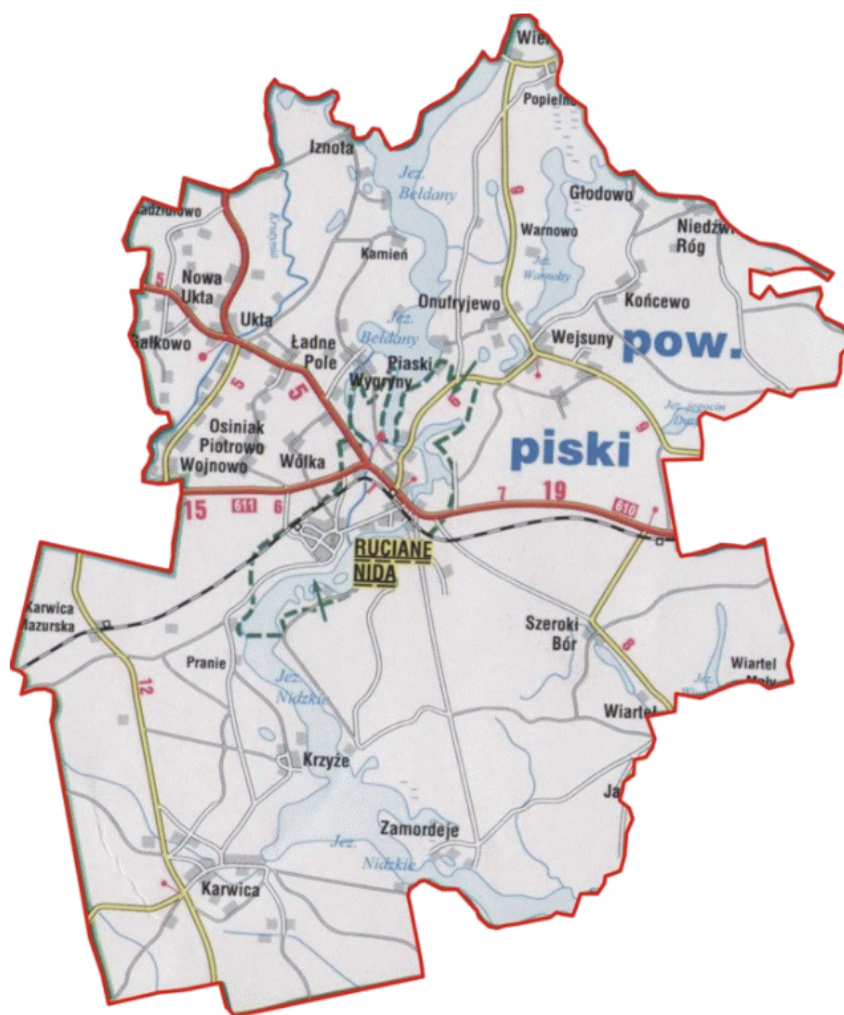
MAPA 3. GMINA PISZ

o Gmina Ruciane - Nida



Gmina miejsko-wiejska w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie piskim. Gmina Ruciane – Nida jest najmniejszą gminą powiatu piskiego. Powierzchnia gminy wynosi 357,74 km² (20,16% powierzchni powiatu), a liczba ludności w gminie to 8 321 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2015 r. wg. GUS). Graniczy z pięcioma gminami województwa warmińsko – mazurskiego: Pisz, Mikołajki i Piecki (pow. Mrągowo), Rozogi oraz Świętajno (pow. szczycieński)

W skład gminy wchodzi miasto Ruciane – Nida oraz 46 miejscowości, podzielonych na 16 sołectw: Gałkowo, Iznota, Karwica, Końcewo, Krzyże, Niedzwiedzi Róg, Nowa Ukta, Onufryjowo, Osiniak – Piotrowo, Szeroki Bór, Śwignajno Małe, Ukta, Wejsuny, Wojnowo, Wólka, Wygryny.



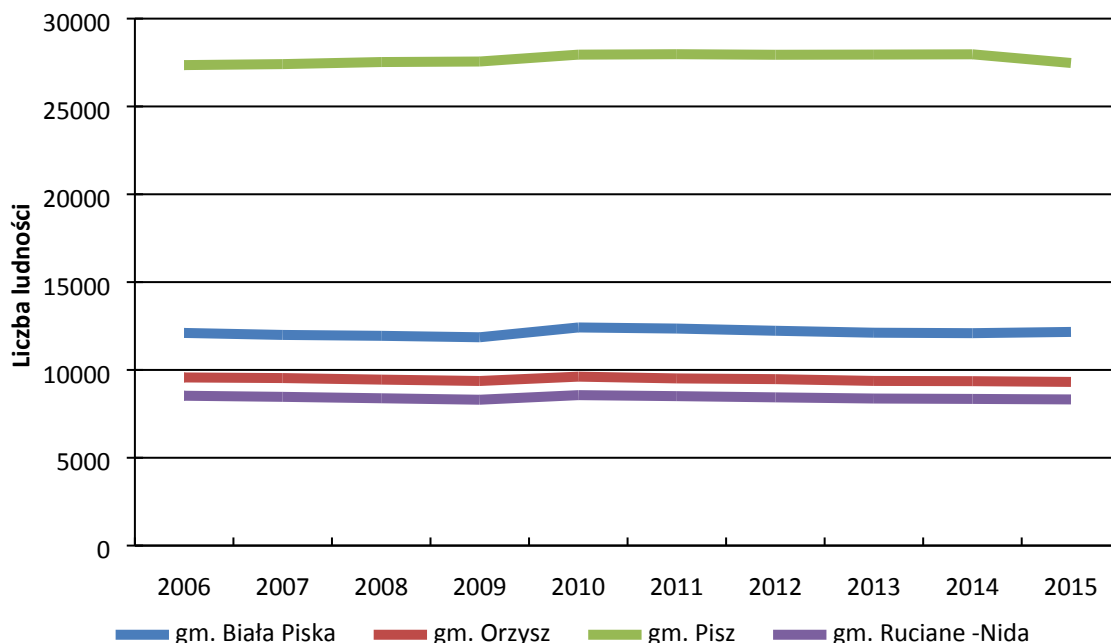
MAPA 4. GMINA RUCIANE – NIDA

o Gmina Orzysz



Gmina miejsko-wiejska położona w południowo – wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, w północnej części powiatu piskiego. Gmina graniczy z 2 gminami z powiatu piskiego – gm. Pisz i Biała Piska, a ponadto z gminami: Mikołajki (pow. Mrągowo), Miłki i Wydminy (pow. Giżycko), Stare Juchy i Elk (pow. Elk). Powierzchnia gminy liczy – 363,17 km² (20,45% powierzchni powiatu) i obszar ten zamieszkuje 9318 mieszkańców (dane na dzień 31.XII.2015 r. wg. GUS).

W skład gminy wchodzi miasto Orzysz oraz 42 miejscowości, podzielonych na 27 sołectw: Chmielewo, Cierzpięty, Czarne, Dąbrówka, Drozdowo, Zastrużne, Dziubiele, Gaudynki, Góra, Grądy, Grzegorz, Klusy, Mikosze, Mikosze Osada, Nowe Guty, Odoje, Ogródek, Okartowo, Osiki, Pianki, Rostki Skomackie, Strzelniki, Suchy Róg, Szwejkówko, Tuchlin, Ublik, Wężewo, Wierzbiny.



WYKRES 1. ZMIANY LICZBY LUDNOŚCI W GMINACH POWIATU PISKIEGO W LATACH 2006 – 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Liczba ludności Powiatu Piskiego systematycznie maleje. W ciągu minionej dekady tylko raz nastąpił wzrost liczby mieszkańców – w roku 2010 w stosunku do roku 2009.

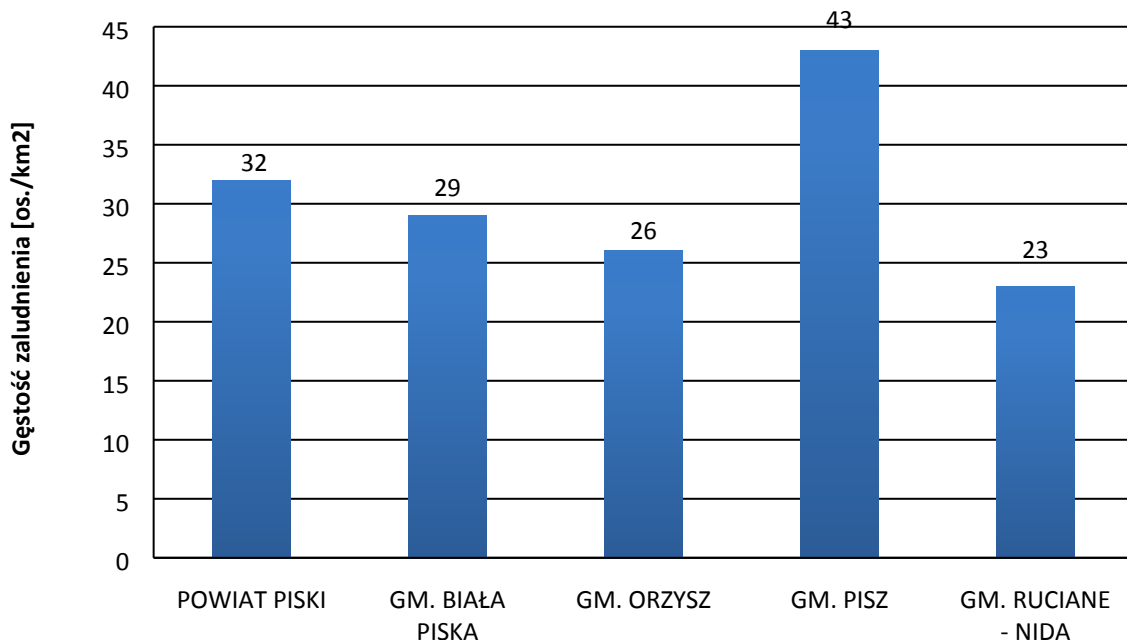
Na tle powiatu piskiego największą tendencją spadkową liczby ludności charakteryzuje się gmina Orzysz (254 osób) oraz gmina Ruciane – Nida (210 osób). Największy przyrost zanotowano w gminie Pisz (614 osób) w latach 2006 – 2014, lecz w 2015 r. nastąpił znów spadek blisko o 493 osób.

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

TABELA 2. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W POWIECIE PISKIM ORAZ W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH W LATACH 2006, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015

Jednostki terytorialne	GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W LATACH					
	2006	2011	2012	2013	2014	2015
GM. BIAŁA PISKA	29	29	29	29	29	29
GM. ORZYSZ	26	26	26	26	26	26
GM. PISZ	43	44	44	44	44	43
GM. RUCIANE - NIDA	24	24	24	23	23	23
POWIAT PISKI	32	33	33	33	33	32

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS



WYKRES 2. GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W POWIECIE PISKIM ORAZ W POSZCZEGÓLNYCH GMINACH W 2015 ROKU

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Powiat piski jest najrzadziej zaludnionym powiatem w województwie. Gęstość zaludnienia wynosi tu ok. 32 os./km², co jest wartością znacząco niższą niż średnio w województwie (60 os./km²) i kraju (123 os./km²).

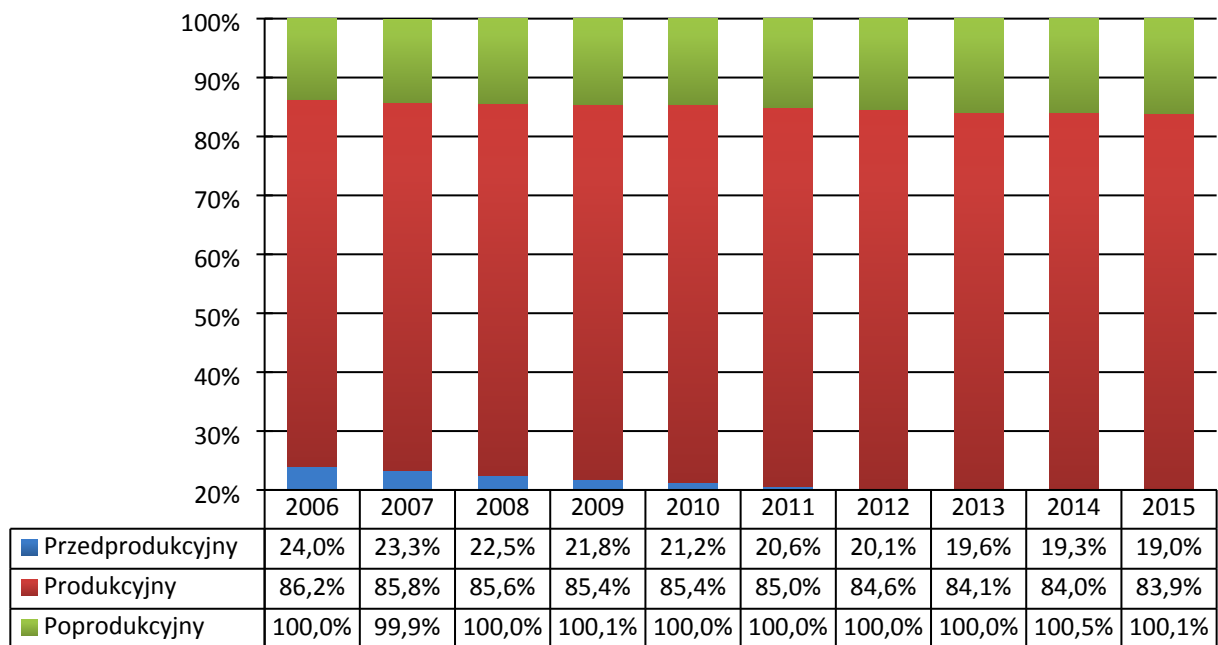
Największa gęstość zaludnienia w 2015 roku występuje w gminie Pisz (43 os./km²) i jest większa od średniej gęstości zaludnienia dla całego powiatu. Spowodowane jest to faktem, iż miasto Pisz jest największym ośrodkiem w całym powiecie i zamieszkuje w nim ok. 38% ludności całego powiatu. Gęstość zaludnienia w pozostałych gminach jest natomiast dużo niższa i oscyluje pomiędzy 23 os./km² dla gminy Ruciane – Nida do 29 os./km² dla gminy Biała Piska. W całym powiecie piskim w 2015 roku gęstość zaludnienia wyniosła 32 os./km². Liczba mieszkańców i ich rozmieszczenie na terenie powiatu są istotnymi informacjami w przypadku planowania komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej i zostały wzięte pod uwagę przy wyznaczaniu planowanej sieci komunikacyjnej. Innymi istotnymi parametrami są struktura funkcjonowania ludności oraz stopa bezrobocia mieszkańców powiatu opisane w kolejnych rozdziałach.

3.2.2 Struktura funkcjonalna ludności

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

- w wieku przedprodukcyjnym – przedział wiekowy 0 – 17 lat;
- w wieku produkcyjnym – przedział wiekowy 18 – 59 lat (kobiety) oraz 18 – 64 lat (mężczyźni);
- w wieku poprodukcyjnym – 60 lat i więcej (kobiety) oraz 65 lat i więcej (mężczyźni).

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



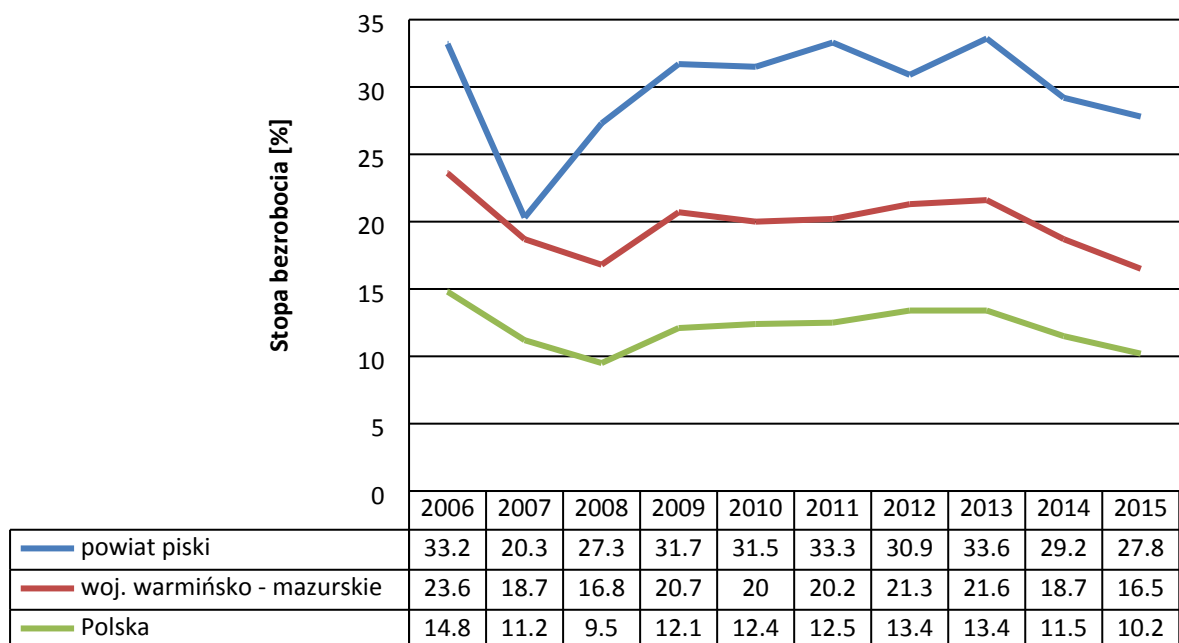
WYKRES 3. UDZIAŁ LUDNOŚCI WEDŁUG EKONOMICZNYCH GRUP WIEKU W % LUDNOŚCI OGÓŁEM W POWIECIE PISKIM

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W powiecie piskim, tak jak i w Polsce i Europie, ma miejsce zjawisko starzenia się społeczeństwa. W latach 2006 – 2015, udział osób w wieku przedprodukcyjnym zmniejszyła się blisko o 5% na rzecz osób w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. To kluczowa informacja dla sporządzania planu transportowego – zmniejszy się liczba podróży obowiązkowych (do szkół, a za kilka kilkanaście lat do pracy), a zwiększy się liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy). Jeśli taki trend utrzyma się, na przestrzeni lat może dojść również do sytuacji, w której zmieni się udział podróży w godzinach szczytu i poza nim.

3.2.3 Bezrobocie

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



WYKRES 4. STOPA BEZROBOCIA W POWIECIE PISKIM, WOJ. WARMIŃSKO - MAZURSKIM ORAZ W POLSCE W LATACH 2006 – 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz PUP w Pisz

Sytuację na rynku pracy odzwierciedla wskaźnik stopy bezrobocia. Jest to wyrażony w procentach stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby czynnej ludności czyli pracujących i bezrobotnych (bez osób odbywających czynną służbę wojskową oraz pracowników resortów obrony narodowej i spraw wewnętrznych) według stanu na koniec okresu sprawozdawczego. Miernik ten obliczany jest przez Główny Urząd Statystyczny.

Poziom bezrobocia oraz zatrudnienie mają bardzo duże znaczenie z punktu widzenia istnienia komunikacji i organizacji przewozów. Znaczną część w przewozach regularnych stanowią pasażerowie korzystających z komunikacji w przewozach do miejsc pracy, które w obecnej sytuacji na rynku, są często oddalone od miejsca zamieszkania. Obserwowany od dłuższego czasu, stosunkowo jeszcze, wysoki poziom bezrobocia oraz niekorzystna struktura zatrudnienia, spowodowana wysokim zatrudnieniem w rolnictwie a niskim w przemyśle, pogłębia systematycznie zmniejszający się popyt na przewozy. Mimo iż, odnotowuje się nieznaczny ale systematyczny spadek poziomu bezrobocia, to liczba przewożonych pasażerów do miast oraz zakładów pracy zlokalizowanych poza miejscem zameldowania, systematycznie malała w ostatnich latach. Szansą na zmianę tego zjawiska jest utrzymanie tendencji wzrostu w zatrudnieniu oraz związanej z tym zwiększającej się liczby zakładów i innych miejsc pracy a co za tym idzie utrzymanie tendencji spadkowej poziomu bezrobocia. Powiat piski charakteryzuje się bardzo wysokim natężeniem bezrobocia.

Bezrobocie w powiecie piskim jest jednym z najważniejszych problemów społecznych i ekonomicznych o wielu negatywnych konsekwencjach dla gospodarki regionu i osób bezrobotnych.

Bezrobocie rejestrowane wśród mieszkańców powiatu piskiego wynosiło na dzień 31.06.2015 r. 27,8%. Osoby bezrobotne rzadziej odbywają podróże, ponieważ nie występuje czynnik obligatoryjnego przemieszczania się.

W 2005 roku stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie piskim była niemal 1,5 razy większa niż w województwie warmińsko – mazurskim oraz niemal 2,5 razy większa niż w Polsce i z biegiem lat ta różnica się pogłębiała. Na wykresie można jednak zauważyć tendencję, że w roku 2007 stopa bezrobocia zmniejszała się, by następnie wzrastać aż do roku 2011. Obecnie od roku 2013 obserwuje się spadek bezrobocia.

Wahania stopy bezrobocia wpływają pośrednio na zmiany w strukturze wykonywanych podróży.

3.2.4 Prognozy liczby ludności

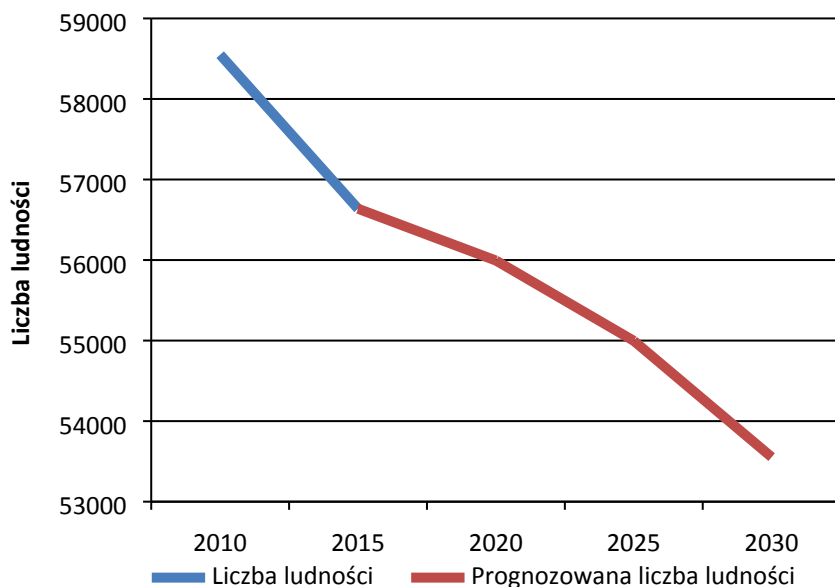
Celem prawidłowego zaplanowania sieci komunikacyjnej należy wziąć pod uwagę prognozy dotyczące liczby i struktury ludności zamieszkującej analizowany obszar. Na ich podstawie można wywnioskować zmiany potrzebne w przyszłości w sferze transportu.

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

TABELA 3. PROGNOZA LICZBY LUDNOŚCI POWIATU PISKIEGO DO ROKU 2030

Jednostka terytorialna	Liczba ludności w latach		
	2020	2025	2030
powiat piski	55 994	54 997	53 553

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

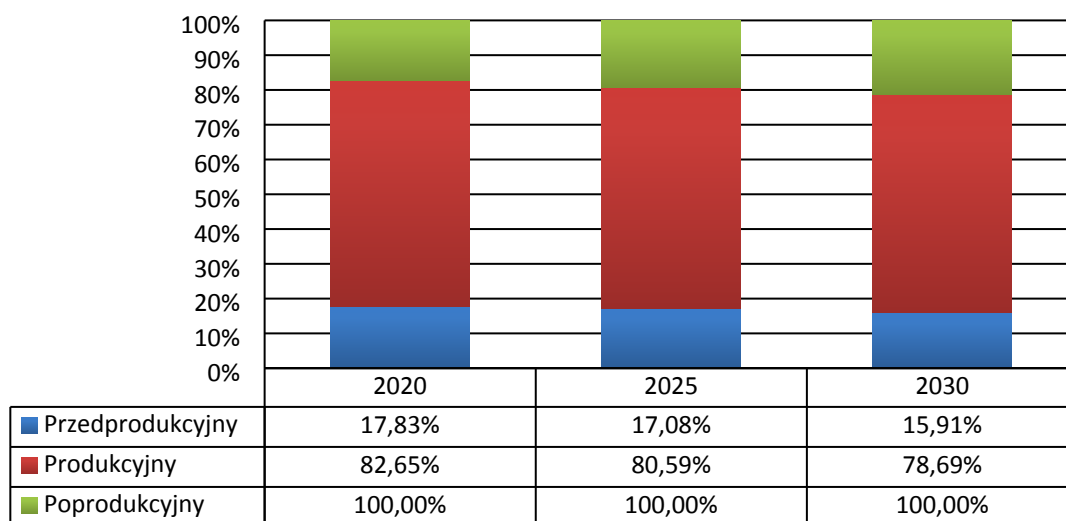


WYKRES 5. PROGNOZA LICZBY LUDNOŚCI POWIATU PISKIEGO DO ROKU 2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Według prognozy GUS liczba ludności w powiecie piskim będzie malała – w porównaniu do roku 2015, w roku 2030 liczba ta będzie mniejsza o blisko 3084 osób.

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



WYKRES 6. PROGNOZA LICZBY LUDNOŚCI DO ROKU 2030 Z PODZIAŁEM NA FUNKCJONALNE GRUPY WIEKOWE

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

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

3.2.5 Podsumowanie

Powiat piski składa się z 4 gmin miejsko – wiejskich. W ostatnich latach liczba ludności w powiecie maleje i taki trend będzie się utrzymywał. Powiat charakteryzuje się również zjawiskiem starzenia się społeczeństwa. Stopa bezrobocia w powiecie jest znacznie wyższa niż w województwie warmińsko – mazurskim. Zmniejszająca się liczba ludności oraz starzenie się społeczeństwa mogą sugerować, że coraz mniej osób będzie odbywało podróże obligatoryjne (dom – szkoła – dom oraz dom – praca – dom), natomiast coraz więcej osób może podróżować incydentalnie, np. do placówek służby zdrowia, urzędów czy obiektów sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych.

3.3 Układ drogowy i kolejowy

3.3.1 Sieć drogowa

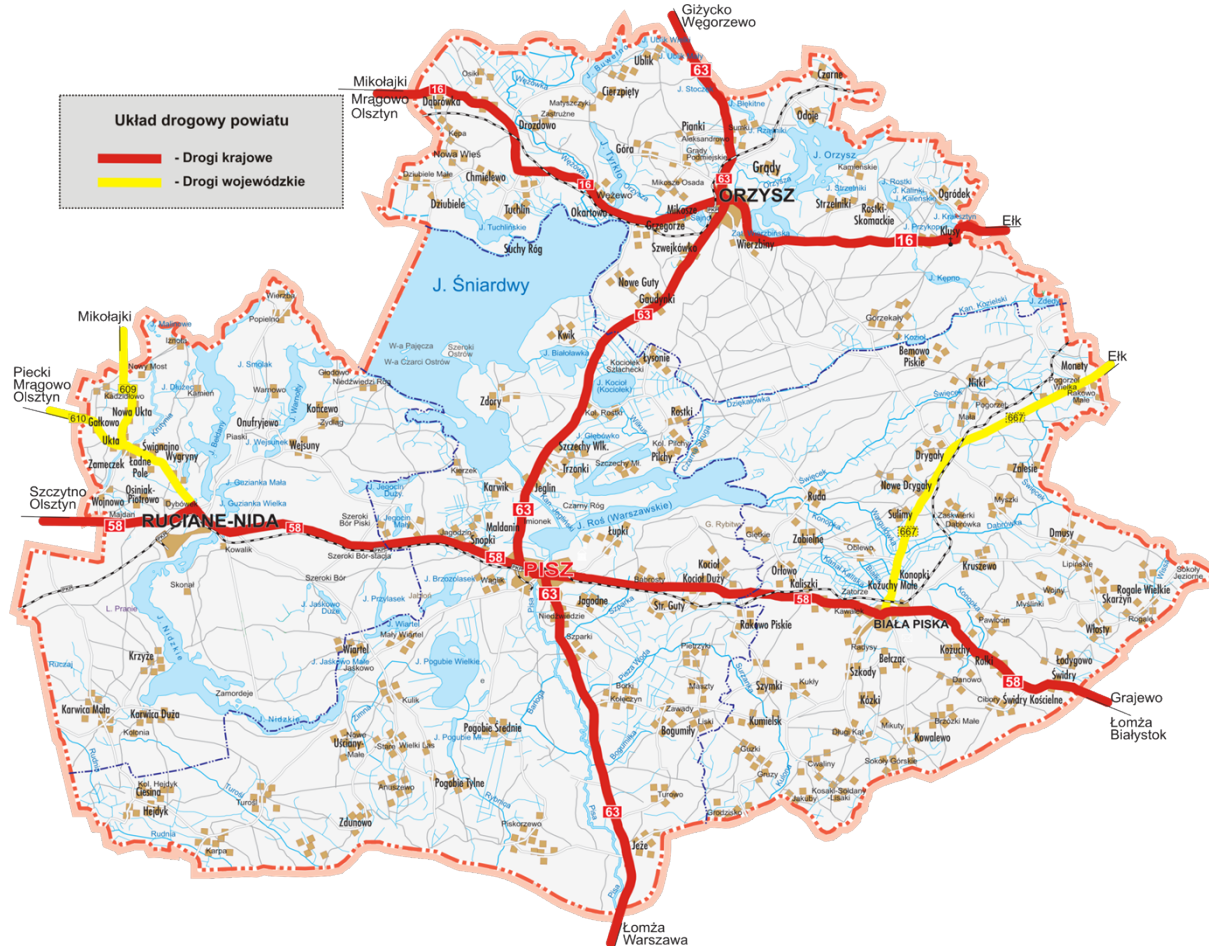
Układ drogowy powiatu piskiego tworzą drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne.

Przez obszar objęty planem transportowym przebiegają trzy drogi krajowe: droga krajowa nr 16, droga krajowa nr 58 i droga krajowa nr 63 o łącznej długości 137,3 km.

- Droga krajowa nr 16 – łączy miejscowość Dolna Grupa z granicą litewską w Ogrodnikach. Na terenie obszaru objętego planem droga przebiega przez gminę Orzysz oraz przez miasto Orzysz.
- Droga krajowa nr 58 – łączy Olsztynek oraz Szczuczyn. W powiecie piskim droga przebiega przez gminy Ruciane – Nida, Pisz oraz Biała Piska.
- Droga Krajowa nr 63 - droga łącząca granicę państwa z Rosją koło miejscowości Rudziszki, województwo warmińsko – mazurskie i granicę państwa z Białorusią koło miejscowości Sławatycze, województwo lubelskie. W powiecie piskim droga przebiega przez gminy Pisz oraz Orzysz.

Drogi wojewódzkie znajdujące się na terenie powiatu piskiego to:

- Droga wojewódzka nr 609 przebiegająca przez teren powiatów mrągowskiego i piskiego. Droga ma długość 15,492 km. Łączy Mikołajki z miejscowością Ukta. Droga rozpoczyna się w Mikołajkach, gdzie odchodzi od drogi krajowej nr 16. Następnie kieruje się w stronę południowo - zachodnią i po 16 km dociera do miejscowości Ukta, gdzie dołącza się do drogi wojewódzkiej 610.
- Droga wojewódzka nr 610 stanowiąca łącznik między drogą krajową nr 59 w Pieckach (pow. mrągowski), a drogą krajową nr 58 w Rucianej – Nidzie. Droga o długości 17,886 km. Droga biegnie przez miejscowość Dobry Lasek (pow. mrągowski, gm. piecki) oraz Gałkowo, Ukta, Ładne Pole, Śwignajno Małe, Kokoszka.
- Droga wojewódzka nr 667 droga o długości 28,073 km, łącząca drogę krajową nr 65 w Nowej Wsi Elckiej z drogą krajową nr 58 w Białej Piskiej. Droga w całości biegnie na terenie województwa warmińsko-mazurskiego przez powiat elcki (gmina Elk) oraz przez powiat piski (gminę Biała Piska)



MAPA 6. UKŁAD DROGOWY POWIATU

Uzupełnienie sieci dróg stanowią drogi powiatowe i gminne, które umożliwiają podróże w relacjach powiatowych niezapewnionych przez drogi wyższych kategorii.

Na terenie powiatu przebiegają drogi powiatowe o łącznej długości 476,4 km oraz drogi gminne o łącznej długości 274,555 km, które mają znaczenie lokalne ponieważ stanowią uzupełniającą sieć dróg służących potrzebom mieszkańców.

TABELA 4. WYKAZ DRÓG POWIATOWYCH W POWIECIE PISKIM

Lp.	NR DROGI	NAZWA DROGI	DŁUGOŚĆ DROGI (km)
1.	1518 N	Kokoszki – Faryny – Karwica – Krzyże	7,4
2.	1520 N	Rozogi – Kowalik – Ciesina	2,78
3.	1522 N	Rozogi – Spaliny – Turośl – dr. kraj. nr 58 (Pisz ul. Gdańska)	23,48
Lp.	NR DROGI	NAZWA DROGI	DŁUGOŚĆ DROGI (km)
4.	1642 N	dr. woj. 610 – Wojnowo – dr. kraj. nr 58	3,795
5.	1644 N	Nowy Most – Iznota	2
6.	1646 N	dr. kraj. 58 (Ruciane Nida) – Wejsuny – Głodowo	11,027
7.	1648 N	dr. kraj. Nr 58 (Ruciane Nida) – Wiartel – dr. kraj. nr 63 (Jeże)	34,233

8.	1650 N	dr. kraj. Nr 58 – Szeroki Bór	2,667
9.	1654 N	Zdunowo – dr. pow. nr 1648 N	2,15
10.	1656 N	Wielki Las – Pogobie Średnie – Pisz ul. Leśna - (dr. nr 1522 N)	18,398
11.	1658 N	Pogobie Średnie – dr. kraj. nr 63 –Turowo – Zawady	16,32
12.	1660 N	Dr. kraj. nr 63 – Kałęczyn – Biała Piska (ul. Konopnickiej)	17,937
13.	1662 N	Dr. kraj. nr 63 – Borki – Kałęczyn	3,665
14.	1664 N	Dr. kraj. nr 58 (Babrosty) – Stare Guty – dr. kraj. nr 58 (Kocioł)	4,02
15.	1666 N	Dr. kraj. nr 58 – (Kocioł) – Szymki – Kukły	7,521
16.	1668 N	Liski – Szymki	3,267
17.	1670 N	dr. kraj. nr 58 (Pisz ul. Długa) – Rybitwy – dr. kraj nr 58 (Kaliszki)	16,838
18.	1672 N	dr. nr 1670 N – Ruda – Drygały	10,232
19.	1674 N	Orłowo – Zabelne – dr. woj. Nr 667	7,01
20.	1676 N	dr. nr 1867 N – Zalesie	3,008
21.	1678 N	dr. kraj. Nr 58 (Biała Piska ul. Piłsudskiego) – Dmusy – Rożyńsk Wlk. – Taczki – Marchewki	11,887
22.	1680 N	dr. kraj. Nr 58 – Skarżyn – Sokoły Jeziorne – Marchewki – Prostki	15,1
23.	1682 N	Bełczac – Danowo – dr. kraj nr 58 (Świdry)	7,24
Lp.	NR DROGI	NAZWA DROGI	DŁUGOŚĆ DROGI (km)
24.	1684 N	dr. kraj. nr 58 (Świdry) – Włosty – dr. nr 1680 N	6,17
25.	1686 N	Karwik – dr. kraj. nr 63 (Jeglin)	2,72
26.	1688 N	dr. kraj. 63 (Szczecy Wlk.) – Zdory – dr. kraj. nr 63 (Kociołek Szlachecki)	8,46
27.	1690 N	Kwik – dr. kraj nr 63	2,512
28.	1692 N	Dr. kraj. 63 – Trzonki – dr. nr 1851 N	8,936
29.	1694 N	Dr. kraj. Nr 63 – Łysonie	6,2
30.	1696 N	Mikołajki – Łuknajno – Tuchlin – dr. kraj nr 16 – stacja kolejowa Tuchlin	7,786
31.	1698 N	dr. kraj. nr 16 (Drozdowo) – Cierzpięty – Ublik – dr. kraj. nr 63	13,381

32.	1700 N	od dr. nr 1720 N – Pianki – dr. kraj. 63	3,777
33.	1702 N	dr. kraj. nr 63 – Odoje – Zelki	7,27
34.	1704 N	dr. kraj. nr 16 – Strzelniki – Rostki Skomackie	4,49
35.	1708 N	dr. kraj. nr 63 – Bielskie – Konopki Małe	0,2
36.	1720 N	dr. kraj. nr 63 – (Miłki) – Marcinowa Wola – Cierzpięty – Orzysz	11,611
37.	1773 N	dr. woj. nr 610 – Krutyń – Rosocha – Karwica – dr. nr 1522 N (Karpa)	19,233
38.	1777 N	Mikołajki – Wejsuny	18,26
39.	1783 N	Kamień – Wygryny – dr. woj. nr 610	1,62
40.	1841 N	Wyszowate – Ublik	0,925
41.	1843 N	dr. kraj. nr 16 – stacja kolejowa Dąbrówka	1,11
42.	1845 N	Chmielewo – Dziubiele	1,76
43.	1847 N	dr. nr 1696 N – dr. kraj. nr 16	2,2
Lp.	NR DROGI	NAZWA DROGI	DŁUGOŚĆ DROGI (km)
44.	1849 N	dr. kraj. nr 16 (Okartowo) – Nowe Guty – dr. kraj. Nr 63	7
45.	1851 N	dr. nr 1694 N – Rostki – Pilchy	5,463
46.	1855 N	dr. nr 1853 N (Talki) – Czarne	0,95
47.	1861 N	Skomack – Rostki – Ogródek	7,772
48.	1863 N	Rostki Skomackie – dr. kraj. nr 16	1,908
49.	1864 N	dr. woj. nr 667 Monety – Zdedy – Mostołty – Elk	5,453
50.	1865 N	Skomack Wlk. – Ogródek – Klusy (dr. kraj. nr 16)	5,315
51.	1867 N	dr. kraj. nr 16 (Wierzbiny) – Drygały – Skarżyn	26,478
52.	1869 N	Wólka Piska – Ruda	4,1
53.	1871 N	dr. kraj Nr 58 (Biała Piska ul. Sikorskiego) – Belcząc – Kowalewo – gr. woj. (Milewo)	10,601
54.	1873 N	dr. nr 1660 N (Szkody) – Długi Kąt – Kowalewo	6,797

55.	1875 N	Kumielsk – Cwaliny	3,371
56.	1921 N	dr. woj. Nr 667 (Rakowo Małe) – Rożyńsk Wielki – Guty Rożyńskie – Wojtele	2

Źródło: opracowanie własne na podstawie - „Planu rozwoju sieci dróg powiatowych w powiecie piskim na lata 2014 – 2020”
W poniższej tabeli przedstawiono drogi powiatowe z podziałem na rodzaj nawierzchni.

TABELA 5. WYKAZ DRÓG POWIATOWYCH Z PODZIAŁEM NA RODZAJ NAWIERZCHNI

KATEGORIA DROGI	DŁUGOŚĆ
Bitumiczna	311,1 km
Brukowcowa	48,94 km
Grunтова	112,4 km
Betonowo - kostkowa	6,6 km

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych będących w zasobach Starostwa Powiatowego w Pisz

Stan techniczny wszystkich dróg w powiecie piskim jest podobny jak w całej Polsce, czyli nienajlepszy. Drogi powiatowe budowane w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku nie są przystosowane do natężenia ruchu panującego w obecnych czasach. Duży ruch pojazdów wysokotonazowych powoduje niszczenie konstrukcji i warstwy nośnej dróg. Nawierzchnia drogowa jak każdy produkt ulega zużyciu i zniszczeniu podczas użytkowania czynnikami najczęściej wpływającymi na jej zniszczenie jest klimat i ruch pojazdów. W wyniku działania tych czynników powstają różne rodzaje uszkodzeń: spękania, koleiny, wyboje, przełomy.

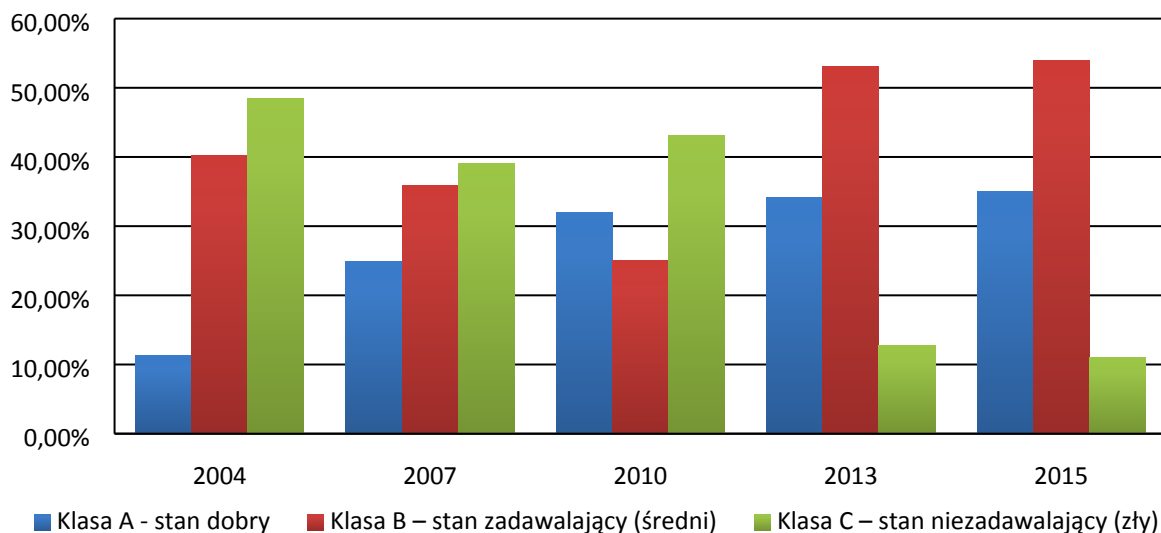
Systematycznie na wszystkich drogach prowadzone są prace remontowe i modernizacyjne takie jak np.: odnowy nawierzchni dróg oraz remonty częściowe (regulacje poboczy, oznakowanie, wycinka drzew, koszenie poboczy, malowanie pasów).

Stan techniczny dróg powiatowych w latach 2004 – 2015 w podziale na klasy jakości został przedstawiony poniżej w tabeli oraz na wykresie.

TABELA 6. STAN TECHNICZNY DRÓG POWIATOWYCH W LATACH 2004, 2007, 2010, 2013, 2015

Klasyfikacja drogi	Rok				
	2004	2007	2010	2013	2015
Klasa A – stan dobry	11,35%	24,95%	31,91%	34,17%	35%
Klasa B – stan zadawalający (średni)	40,21%	35,93%	25,04%	53,03%	54%
Klasa C – stan niezadawalający (zły)	48,44%	39,12%	43,05%	12,80%	11%

Źródło: opracowanie własne na podstawie - „Planu rozwoju sieci dróg powiatowych w powiecie piskim na lata 2014 – 2020”



WYKRES 7. STAN TECHNICZNY DRÓG POWIATOWYCH W LATACH 2004, 2007, 2010, 2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Planu rozwoju sieci dróg powiatowych w powiecie piskim na lata 2014 – 2020”

3.3.2 Sieć kolejowa

Przez powiat piski nie przebiega żadna z linii kolejowych o znaczeniu krajowym czy regionalnym. Przez teren powiatu przebiegają dwie jednotorowe niezelektryfikowane linie kolejowe w kierunku wschód – zachód, ale tylko jedną kursują obecnie pociągi osobowe.

Linia kolejowa nr 219: Olsztyn – Elk

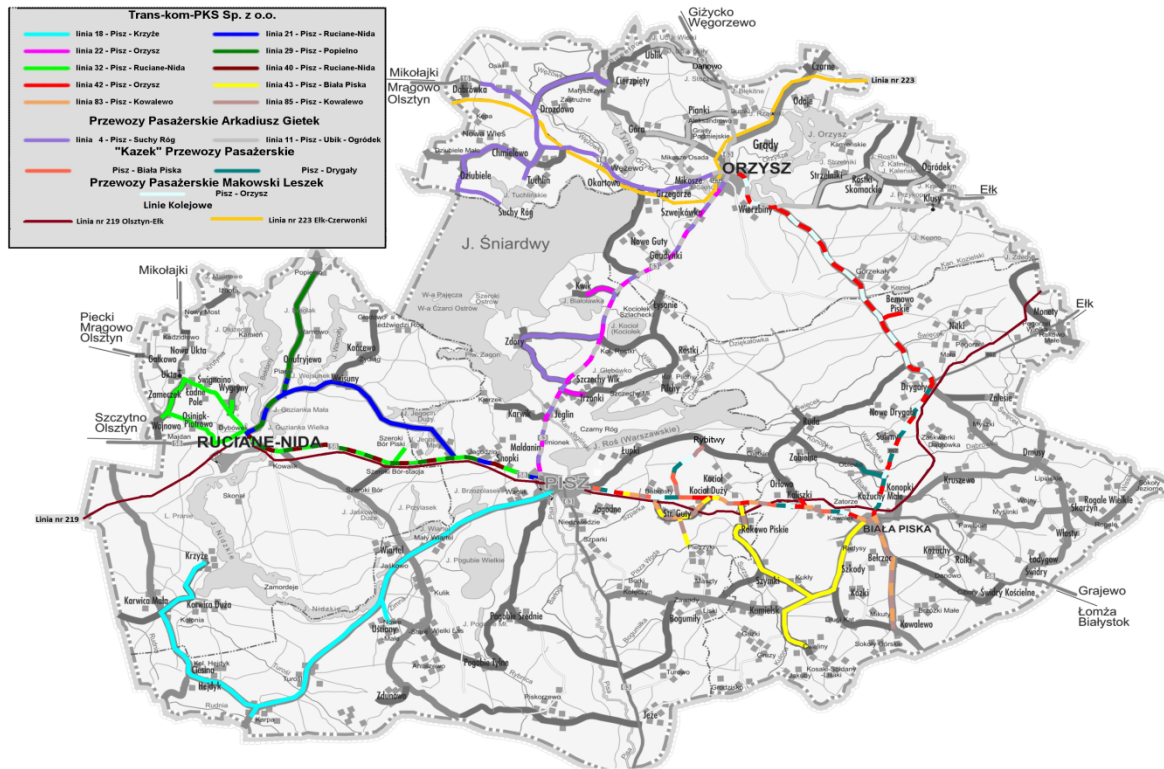
Linia kolejowa nr 219, o długości 156,949 km, łączy stację Olsztyn Główny ze stacją Elk. Linia jest zelektryfikowana tylko na odcinku Elk Towarowy – Elk, należącym również do linii kolejowej nr 38 Białystok – Głomno. Linia 219 przechodzi przez stację Pisz i kursują nią pociągi osobowe do Elku (przez Białą Piską, 2 bezpośrednie kursy dziennie w obie strony) oraz do Olsztyna (przez Ruciane – Nida i Szczytno, 2 bezpośrednie kursy dziennie w obie strony). Ruch pasażerski na tej linii wznowiono (po ponad 10 latach przerwy) w 2010 roku dzięki staraniom samorządów i władz lokalnych. Ruch towarowy odbywa się na całej długości linii.

Linia ta znajduje się w średnim stanie, nie jest w ogóle zelektryfikowana i nie występują na niej ograniczenia dotyczące typów pojazdów kolejowych, które mogą się po niej poruszać.

Linia posiada obecnie niski wskaźnik wykorzystania przepustowości.

Linia kolejowa nr 223: Elk – Czerwonki

Linia 223 z Elku przez Orzysz, Mikołajki i Mrągowo do Czerwonki obsługuje od 2010 roku wyłącznie ruch towarowy. Stacja Orzysz służy m.in. jako magazyny PKP Cargo.



3.4 Transport pasażerski dostępny na terenie powiatu piskiego

3.4.1 Transport drogowy

Na terenie powiatu piskiego występują przewozy:

- gminne;
- powiatowe;
- wojewódzkie;
- krajowe.

W mieście Pisz funkcjonuje organizowana przez miasto komunikacja miejska. Pozostałe przewozy w obrębie powiatu to przewozy komercyjne wykonywane w oparciu o zezwolenia wydane przez organizatorów odpowiedniego szczebla. Przewozy powiatowe (czyli te, na które zezwolenia wydał Starosta Piski zostały przeanalizowane w punkcie 4.1.

3.4.2 Transport kolejowy

Przez Powiat Piski przebiega linia kolejowa łącząca Olsztyn z Elkiem przez Szczytno, Ruciane – Nidę, Pisz. Ruch pociągów pasażerskich prowadzony jest na całej linii. Wszystkie połączenia obsługuje przewoźnik Przewozy Regionalne. W rozkładzie jazdy na odcinku Olsztyn – Szczytno kursuje 7 par pociągów, w tym 2 pary kursują w wydłużonej relacji Olsztyn – Elk.

Ruch pociągów towarowych prowadzony jest na odcinkach: Olsztyn – Szczytno i Pisz – Elk Towarowy.

3.4.3 Transport lotniczy

W powiecie piskim nie funkcjonuje żaden port lotniczy. Najbliższe lotniska znajdują się w Szymanach, Modlinie oraz Warszawie.

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

4.1 Obecna sieć komunikacyjna

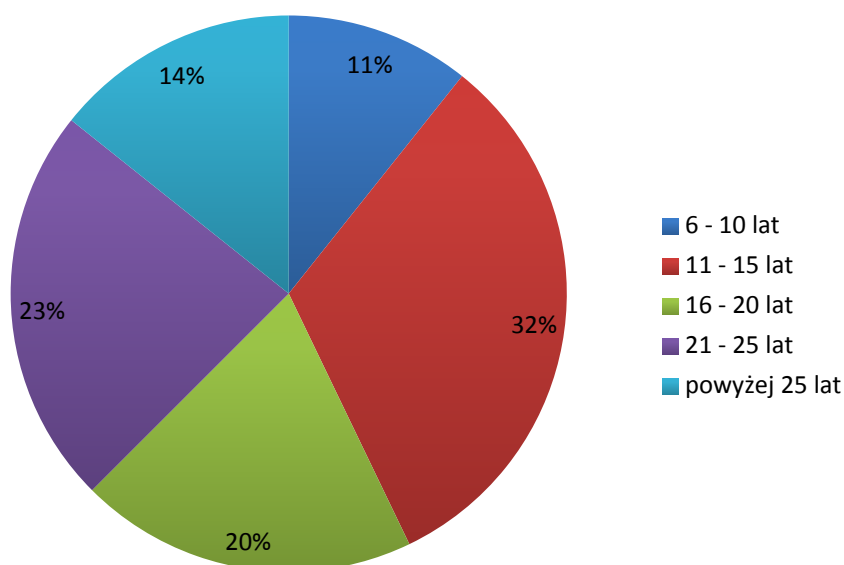
Zgodnie z ustawą z dnia 16.12.2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, powiatowe przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego

wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Obecnie powiat piski nie jest członkiem związku powiatów, ani też nie posiada podpisanych porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami. Powiat piski nie organizuje również żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (nie posiada operatora, który wykonywałby przewozy na zlecenie powiatu piskiego). Jedynymi powiatowymi przewozami są te, które wykonują prywatni przewoźnicy na podstawie zezwoleń wydanych przez starostę. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Piskiego.

TABELA 7. ZEZWOLENIA WYDANE PRZEZ STAROSTĘ POWIATU PISKIEGO

Lp.	NAZWA LINII REGULARNEJ	NR ZEZWOLENIA	NAZWA PRZEWÓŹNIKA	ORIENTACYJNA LICZBA KURSÓW W DNI ROBOCZE/ SZKOLNE
1.	Pisz – Wiartel – Krzyże	0000216	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	5
2.	Pisz – Wejsuny – Ruciane – Nida	02/2010	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	3
3.	Pisz – Szczechy Wielkie – Orzysz	03/2012	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	6
4.	Pisz – Ruciane Nida – Popielno	0000222	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	6
5.	Pisz – Ruciane – Nida – Śwignajno – Ukta – Ruciane – Nida	01/2013	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	5
Lp.	NAZWA LINII REGULARNEJ	NR ZEZWOLENIA	NAZWA PRZEWÓŹNIKA	ORIENTACYJNA LICZBA KURSÓW W DNI ROBOCZE/ SZKOLNE
6.	Pisz – Szeroki Bór – Ruciane – Nida	02/2015	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	6
7.	Orzysz – Bemowo Piskie – Biała Piska – Kaliszki – Pisz	02/2012	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	2
8.	Biała Piska – Kumielsk – Rakowo Piskie – Pisz	01/2012	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	2
9.	Pisz – Stare Guty – Kaliszki – Biała Piska – Kowalewo	0011	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	1
10.	Pisz – Stare Guty – Rakowo Piskie – Biała Piska – Kowalewo	0012	TRANS-KOM-PKS w Pisz Sp. z o.o.	2

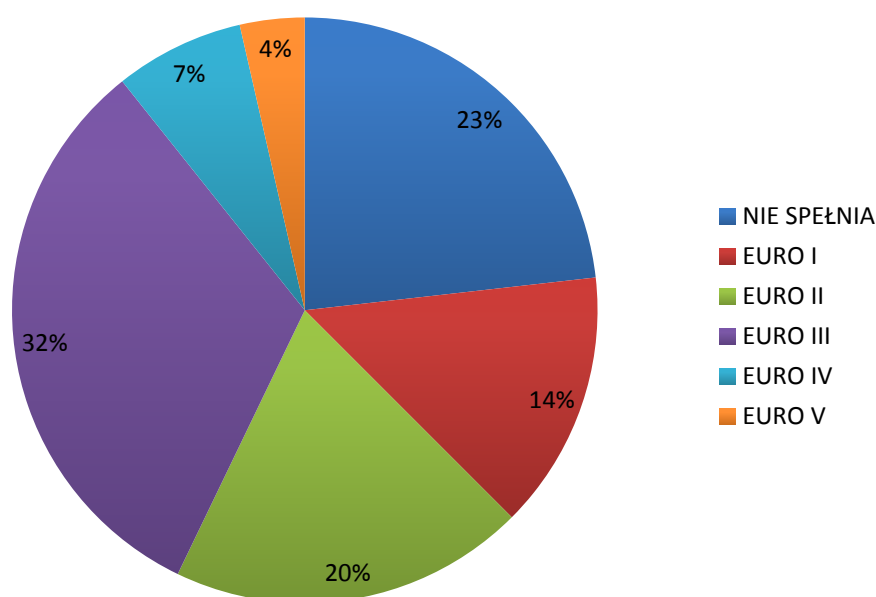
przewoźników obsługujących sieć komunikacyjną w powiecie piskim została przedstawiona poniżej.



WYKRES 8. WIEK POJAZDÓW WYKORZYSTYWANYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW ŚWIADCZĄCYCH USŁUGI W POWIECIE PISKIM

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu piskiego

Średni wiek pojazdów wykorzystywanych przez przewoźników wykonujących usługi przewozowe w powiecie piskim to 14 lat. Najstarsze pojazdy mają 33 lat.



WYKRES 9. STRUKTURA TABORU WYKORZYSTYWANEGO PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW DO ŚWIADCZENIA USŁUG PRZEWOZOWYCH W POWIECIE PISKIM POD WZGLĘDEM NORM EMISJI SPALIN EURO

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych centralnej ewidencji CEPiK

23% pojazdów nie spełnia żadnej norm emisji spalin. Blisko co piąty pojazd spełnia normę Euro II, 32% pojazdów spełnia normę Euro III, 4% pojazdów spełnia normę Euro 5, norma Euro 1 spełniana jest przez 14% pojazdów, zaś normę Euro IV spełnia 7% pojazdów. Najwyższą obecnie normę Euro VI nie spełnia żaden pojazd.

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

W chwili obecnej, potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu piskiego, związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi, są zaspokajane dzięki usługom przewozowym realizowanym przez przewoźników prywatnych działających na zasadach komercyjnych.

W przypadku, gdyby potrzeby przewozowe mieszkańców powiatu piskiego, związane z powiatowymi przewozami pasażerskimi, nie byłyby zaspokajane, powiat piski dokona szczegółowej analizy możliwości i zasadności rozpoczęcia samodzielnego organizowania i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Ewentualna przyszła sieć komunikacyjna, na której wykonywane będą przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zostanie wyznaczona na podstawie wcześniejszej analizy kierunków i natężeń ruchu pasażerskiego. W celu szczegółowego poznania potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu piskiego, w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich, uruchomienie przewozów użyteczności publicznej poprzedzone zostanie wykonaniem stosownych badań, w tym badań marketingowych oraz badań ruchu.

Bez posiadania wyników wymienionych badań, przyjmuje się, że sieć komunikacyjna, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie taka sama jak sieć komunikacyjna, na której obecnie wykonywane są przewozy przez przewoźników komercyjnych.

Linie komunikacyjne w powiatowych przewozach pasażerskich są wskazane w podrozdziale 4.1 Obecna sieć komunikacyjna.

Nie jest wykluczone jednak, iż mając na uwadze preferencje mieszkańców powiatu piskiego, ich potrzeby przewozowe oraz rentowność linii komunikacyjnych, w chwili rozpoczęcia organizowania i finansowania przez powiat piski przewozów o charakterze użyteczności publicznej, przeprowadzona zostanie modyfikacja istniejącej sieci komunikacyjnej.

5. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu piskiego

5.1 Generatory ruchu

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

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

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

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

5.1.1 Zakłady pracy

Zakłady pracy odgrywają bardzo istotną rolę wśród generatorów ruchu, gdyż powodują obligatoryjne i cykliczne podróże w relacji dom – praca – dom w godzinach szczytu. Najwięksi lokalni pracodawcy zostali ujęci w poniższej tabeli.

TABELA 8. DUŻE ZAKŁADY PRACY GENERUJĄCE RUCH POWIATOWY W POWIECIE PISKIM

Lp.	Nazwa	Adres
1.	Sklejka – Pisz S.A. Fabryka	ul. Kwiatowa 1, 12-200 Pisz
2.	"TELMEX" Sp z o.o. Oddział w Pisz	ul. Gdańska 22, 12-200 Pisz

3.	"Panbah" Zakład Produkcji Drzewnej Marek Jankowski	Trzonki 40, 12 – 200 Pisz
4.	Przedsiębiorstwo Produkcyjno Usługowe JUKON SP. Z O. O.	Wiartel 3, 12-200 Pisz
5.	Lasy Państwowe	ul. Gdańska 24, 12-200 Pisz
6.	Bertpol	Stare Uściany 4 ,12-200

Źródło: opracowanie własne

5.1.2 Urzędy i instytucje publiczne

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

TABELA 9. WYKAZ URZĘDÓW I INSTYTUCJI PUBLICZNYCH W POWIECIE PISKIM

Lp.	Nazwa urzędu	Adres
1.	Starostwo Powiatowe w Pisz	ul. Warszawska 1, 12-200 Pisz
2.	Powiatowy Urząd Pracy	ul. Zagłoby 2, 12-200 Pisz
3.	Powiatowy Zarząd Dróg	ul. Czerniewskiego 6, 12-200 Pisz
4.	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Piaskowa 2, 12-200 Pisz
5.	Komenda Powiatowa Policji	ul. Armii Krajowej 1, 12-200 Pisz
6.	Zakład Ubezpieczeń Społecznych	ul. Czerniewskiego 3, 12-200 Pisz
7.	Urząd Skarbowy	ul. Okopowa 2, 12-200 Pisz
8.	Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej	ul. Olsztyńska 40a, 12-200 Pisz
9.	Powiatowa Stacja Sanitarno – Epidemiologiczna	ul. Warszawska 5, 12-200 Pisz
10.	Powiatowy Inspektorat Weterynarii	ul. Warszawska 23, 12-200 Pisz
11.	Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa	ul. 1 Maja 4, 12-200 Pisz
12.	Szpital Powiatowy w Pisz	Sienkiewicza 2, 12-200 Pisz
13.	Sąd Rejonowy	Warszawska 47, 12-200 Pisz
14.	Prokuratura Rejonowa	plac Daszyńskiego 7, 12-200 Pisz

Źródło: opracowanie własne

5.1.3 Placówki oświatowe

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

Poniższa tabela przedstawia spis placówek oświatowych wraz z adresami.

TABELA 10. PLACÓWKI OŚWIATOWE W POWIECIE PISKIM

Lp.	Nazwa placówki	Adres placówki
1.	Katolickie Liceum Ogólnokształcące w Pisz	Plac I. Daszyńskiego 9A, 12-200 Pisz
2.	Specjalny Ośrodek Szkolno – Wychowawczy w Łupkach w skład którego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> Szkoła Podstawowa Specjalna Zasadnicza Szkoła Zawodowa Specjalna Szkoła Przysposabiająca do Pracy 	12-200 Łupki 15
3.	Zespół Szkół Nr 1 w skład którego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> II Liceum Ogólnokształcące w Pisz 	ul. Młodzieżowa 26, 12-200 Pisz
4.	Zespół Szkół Ogólnokształcących w skład którego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> I Liceum Ogólnokształcące w Pisz 	ul. Sikorskiego 15, 12-200 Pisz
5.	Zespół Szkół Zawodowych w skład którego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> Zasadnicza Szkoła Zawodowa Technikum 	ul. Gustawa Gizewiusza, 12-200 Pisz
6.	Zespół Szkół Ogólnokształcących w skład którego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> Liceum Ogólnokształcące dla Młodzieży w Orzyszu 	ul. Wojska Polskiego 3, 12-250 Orzysz
7.	Zespół Szkół Leśnych w Rucianym – Nidzie w skład którego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> Technikum Leśne 	ul. Polna 2, 12-220 Ruciane - Nida
8.	Zespół Szkół Nr 1 w Białej Piskiej w skład którego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> Technikum w Zespole Szkół Nr 1 	ul. Sienkiewicza 16, 12-230 Biała Piska
9.	Powiatowa Poradnia Psychologiczno – Pedagogiczna w Pisz	ul. Warszawska 5, 12-200 Pisz
10.	Niepubliczne Liceum Ogólnokształcące dla Dorosłych w Pisz	ul. Adama Mickiewicza, 12-200 Pisz
11.	Powiatowy Międzyszkolny Ośrodek Sportowy w Pisz	Aleja Turystów 22, 12-200 Pisz
12.	Powiatowy Zespół Ekonomiczno – Administracyjny Szkół i Placówek w Pisz	ul. Warszawska 1, 12-200 Pisz

Źródło: opracowanie własne

5.1.4 Publiczne placówki służby zdrowia

Placówki służby zdrowia to kolejny typ obiektów generujących ruch o charakterze incydentalnym. W powiecie piskim znajduje się Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Szpital Powiatowy, ul. Sienkiewicza 2, 12-200 Pisz.

5.1.5 Obiekty sportowe, rekreacyjne i kulturalne

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

TABELA 11. WYKAZ OBIEKTÓW SPORTOWYCH, REKREACYJNYCH I KULTURALNYCH GENERUJĄCYCH RUCH POWIATOWY W POWIECIE PISKIM

Lp.	Nazwa obiektu	Adres obiektu
1.	Miejsko - Gminna Biblioteka Publiczna w Pisz	Plac Daszyńskiego 7A, 12-200 Pisz
2.	Piski Dom Kultury w Pisz	Plac Daszyńskiego 16, 12-200 Pisz
3.	Miejski - Gminny Ośrodek Sportu i Rekreacji w Pisz	ul. Mickiewicza 2, 12-200 Pisz
4.	Muzeum Ziemi Piskiej	Plac Daszyńskiego 7, 12-200 Pisz

5.	Muzeum Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego	Pranie 1, 12-220 Ruciane – Nida
6.	Powiatowy Międzyszkolny Ośrodek Sportowy	Al. Turystów 22, 12-200 Pisz
7.	Muzeum Michała Kajki w Ogródku	Ogródek 5, 12-250 Orzysz

Źródło: opracowanie własne

5.2 Zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu piskiego w zależności od czasu ich występowania

Zróznicowane zapotrzebowanie na usługi transportu zbiorowego w powiecie piskim wynika z występowania czynników i prawidłowości wpływających znacznie na popyt. Gęstość zaludnienia, struktura społeczeństwa, wskaźniki ekonomiczne czy lokalizacja generatorów ruchu to tylko część czynników wpływających na zmiany potrzeb przewozowych. Istotne są również takie czynniki jak pora i rodzaj dnia.

5.2.1 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od dnia tygodnia

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

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

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

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

5.2.2 Zmiany potrzeb przewozowych w zależności od pory dnia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

W rozdziale 9 niniejszego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego uwzględnione zostały potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w standardzie taboru obsługującego sieć komunikacyjną w powiatowych przewozach pasażerskich, infrastruktury przystankowej oraz w dziedzinie informacji pasażerskiej.

Na terenie powiatu piskiego funkcjonują cztery ośrodki pomocy społecznej. Każdy z nich świadczy swoje usługi dla mieszkańców powiatu zamieszkałych na terenie poszczególnych gmin, tj. Gminy Pisz, Orzysz, Biała Piska oraz Ruciane-Nida.

Osoby niepełnosprawne mają zapewnioną opiekę dzienną w czterech środowiskowych domach samopomocy, tj. w:

- Środowiskowym Domu Samopomocy w Ukcie (40 osób) o zasięgu powiatowym,
- Środowiskowym Domu Samopomocy w Piszu (40 osób) o zasięgu gminnym,
- Powiatowym środowiskowym Domu Samopomocy w Białej Piskiej (50 osób) o zasięgu powiatowym,
- Środowiskowym Domu Samopomocy w Orzyszu (40 osób) o zasięgu gminnym.

Środowiskowy Dom Samopomocy w Ukcie świadczy usługi w ramach indywidualnych lub zespołowych treningów samoobsługi i treningów umiejętności społecznych, polegających na nauce, rozwijaniu lub podtrzymywaniu umiejętności w zakresie czynności dnia codziennego i funkcjonowania w życiu społecznym. Dom jest ośrodkiem wsparcia dziennego o zasięgu ponadgminnym dla 40 osób zaburzeniami psychicznymi.

Środowiskowy Dom Samopomocy w Piszu przeznaczony jest dla 40 osób przewlekłe psychicznie chorych typ A i upośledzonych umysłowo typ B. Organem prowadzącym jest

Ewangelickie Stowarzyszenie BETEL, realizującym zadania z zakresu pomocy społecznej. Podmiotem zlecającym zadanie jest Gmina Pisz z siedzibą w Piszu.

Powiatowy Środowiskowy Dom Samopomocy w Białej Piskiej jest placówką docelowo przeznaczoną dla 50 osób. Organem prowadzącym PŚDS w Białej Piskiej jest Ewangelickie Stowarzyszenie BETEL działającym przy Parafii Ewangelicko- Augsburgskiej w Pisz. Ośrodek swą działalność prowadzi w dwóch budynkach: przy ul. Słowackiego 12, gdzie mieści się główna siedziba i będzie realizowana terapia 15 osób z demencją oraz choroba Alzheimera. Obecnie w placówce przebywa 23 pensjonariuszy.

Od 1.12.2015r. funkcjonuje Środowiskowy Dom Samopomocy w Orzyszu przeznaczony dla 40 osób z niepełnosprawnością, zaburzeniami psychicznymi, samotnych potrzebujących opieki. Zadaniem ŚDS jest zapewnienie uczestnikom możliwości rozwoju, zaspokojenia ich podstawowych potrzeb życiowych, usamodzielnienia oraz integracji społecznej.

Ponadto osoby niepełnosprawne z zaburzeniami psychicznymi mają zapewnioną całodobową opiekę w Domu Pomocy Społecznej „BETEZDA” w Ukcie (40 osób). Zarówno Środowiskowy Dom Samopomocy w Ukcie, jak i Domu Pomocy Społecznej w Mikołajkach w ww. miejscowości. Jednak liczba miejsc w ww. ośrodkach nie zaspokajają potrzeb w tym zakresie.

Ponadto od grudnia 2002 r. na terenie powiatu piskiego funkcjonują warsztaty terapii zajęciowej w Pisz prowadzone przez Stowarzyszenie „Przymierze – Ziemia Piska” zamierzające do ogólnego rozwoju i poprawy sprawności, niezbędnych do prowadzenia przez osobę niepełnosprawną niezależnego, samodzielnego i aktywnego życia- na miarę jej indywidualnych możliwości. Obecnie terapia prowadzona jest dla 35 osób niepełnosprawnych z zawartymi w orzeczeniu o stopniu niepełnosprawności wskazanymi do terapii zajęciowej.

5.4 Podsumowanie

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

Większość obiektów użyteczności publicznej jak również zakładów pracy istotnych z punktu widzenia zapewnienia dostępności w ramach przewozów powiatowych jest zlokalizowanych w Pisz.

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

6. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

6.1 Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat piski jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozów osób na podstawie stosownych zezwoleń. Do dnia 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy otrzymują dopłaty do stosowania ustawowych cen biletów ulgowych ze środków Urzędu Marszałkowskiego. Z dniem

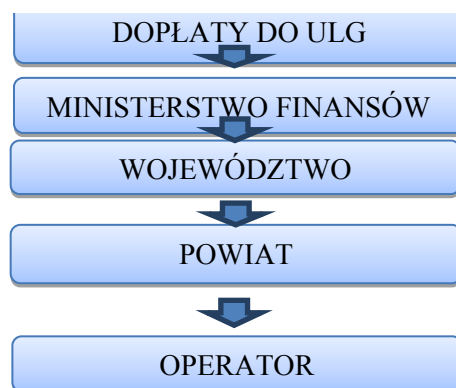
1 stycznia 2017 r. do zadań poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego będzie należało finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Podstawowym aktem prawnym określającym formy i źródła finansowania usług (w ramach użyteczności publicznej) w obrębie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z artykułem 12 ust. 1 pkt 3 ustawy każdy plan transportowy zawierać powinien przewidywane źródła finansowania usług przewozowych, których określenie leżeć powinno w gestii organizatora transportu.

Wśród instrumentów i źródeł finansowania przewozów mających charakter użyteczności publicznej wyróżnić należy:

- przychody ze sprzedaży biletów i wpływy z opłat dodatkowych (pobierane przez operatora lub organizatora);
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (środki z budżetu państwa);
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (środki własne organizatora);
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (środki własne organizatora);
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- oraz inne, jak np. środki zewnętrzne (fundusze europejskie).

SCHEMAT 1. FINANSOWANIE ULG PRZEWÓZOWYCH W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM PO 01.01.2017 R.



Źródło: opracowanie własne

Do źródła finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zalicza się:

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

Tabela zamieszczona poniżej przedstawia zasady dotyczące przewidywanego finansowania powiatowych przewozów pasażerskich w powiecie piskim.

TABELA 12. PRZEWIDYWANE FINANSOWANIE USŁUG PRZEWÓZOWYCH O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ

Zakres rozwiązań	Umowa o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta:	Wskazania odnośnie formy rekompensaty	Źródła finansowania kosztów operatora w związku ze świadczeniem usług w ptz na terenie powiatu piskiego	Wskazania odnośnie przychodów ze sprzedaży biletów	Udostępnianie operatorowi środków transportu
linia komunikacyjna wewnątrz powiatu organizowane przez powiat piski					
Koncesja	z operatorem w trybie bezpośrednim	operatorowi będzie przysługiwać tylko rekompensata z tytułu stosowania	Budżet państwa	stanowią dochód	nie jest przewidywane

	na okres do 10 lat	utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (źródło finansowania: budżet państwa) oraz utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostaną ustanowione (źródło finansowania: budżet organizatora)		operatora	
Bezpośrednie zawarcie umowy	z operatorem wybranym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat – dla zadania o średniej wartości przedmiotu umowy mniejszej niż 1 000 000 € lub o wymiarze mniejszym niż 300 000 km *	rekompensata obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	środki własne powiatu piskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	nie jest przewidywane
Bezpośrednie zawarcie umowy	z podmiotem wewnętrznym w trybie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 22 ust. 1 pkt 2), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007	środki własne powiatu piskiego oraz dodatkowo (fakultatywnie) dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)
Przetarg nieograniczony	z operatorem wybranym w trybie ustawy – Prawo Zamówień Publicznych (przetarg nieograniczony), na okres do 10 lat	rekompensata obliczana jako iloczyn liczby wozokilometrów wykonanych w przyjętym okresie rozliczeniowym i stawki za 1 wozokilometr zaoferowanej podczas przetargu wyłaniającego operatora	dotacje celowe na pomoc finansową udzielane przez poszczególne gminy, na obszarze których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie	stanowią dochód operatora	dopuszczalne w przypadku zakupu środków transportu z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych (np. z UE)

*- jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, wskazane mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy nie wyższej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.

6.2 Rentowność linii komunikacyjnych

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

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

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

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

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

7. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środka transportu

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

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

7.1 Wskaźnik motoryzacji

Intensywny rozwój motoryzacji w Europie można zaobserwować od wielu lat. Wiąże się to ze wzrostem zanieczyszczenia środowiska naturalnego, zatłoczeniem dróg i problemami społecznymi, choć są to jedynie niektóre z efektów rosnącej presji motoryzacyjnej wpływającej na pogarszanie się życia na zurbanizowanych terenach.

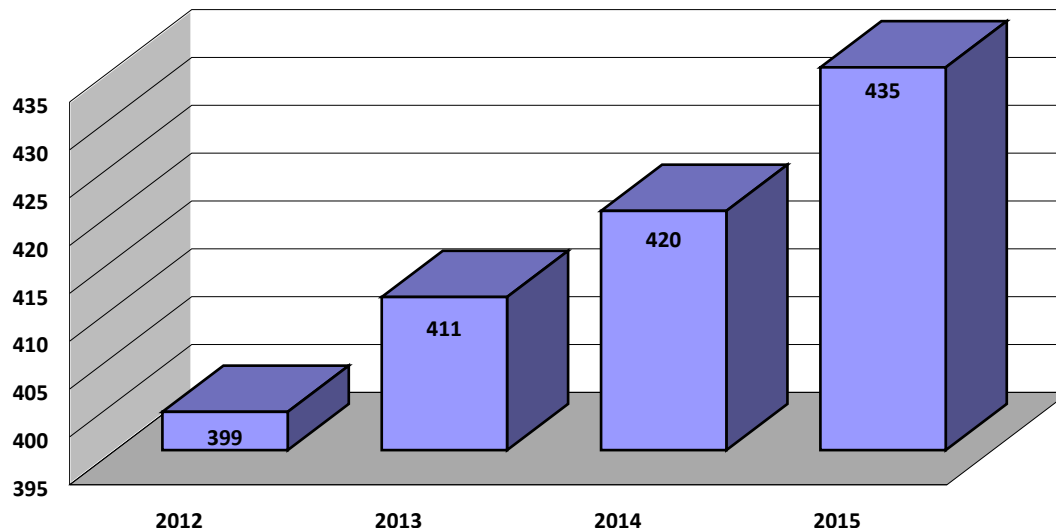
Obecnie dąży się do tego, aby polityka transportowa była oparta na zasadach zrównoważonego rozwoju. Celem tak prowadzonej polityki transportowej jest przede wszystkim zachowanie optymalnego podziału odbywanych podróży pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny. W ramach prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu planuje się dążyć do zmniejszania obciążenia ruchem sieci drogowej poprzez atrakcyjną ofertę przewozową oraz edukację społeczeństwa. Obciążenie ruchem sieci drogowej jest zależne głównie od częstotliwości użytkowania samochodu, stopnia napełnienia oraz wskaźnika motoryzacji (liczby samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców).

W powiecie piskim w 2015 roku zarejestrowanych było 40536 samochodów, w tym 24913 samochodów osobowych. Liczbę pojazdów zarejestrowanych w powiecie piskim na dzień 31.12.2015 r. przedstawia poniższa tabela .

TABELA 13. LICZBA ZAREJESTROWANYCH SAMOCHODÓW W POWIECIE PISKIM W LATACH 2012 – 2015

LICZBA ZAREJESTROWANYCH POJAZDÓW W POWIECIE PISKIM		
Rok	ogółem	samochody osobowe
2012	37562	23218
2013	38534	23779
2014	39463	24281
2015	40536	24913

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Pisz – dane z systemu CEPiK



WYKRES 10. LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH PRZYPADAJĄCA NA 1000 MIESZKAŃCÓW POWIATU PISKIEGO W LATACH 2012 - 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Pisz – dane z systemu CEPiK

Na przestrzeni ostatnich kilku lat liczba pojazdów rejestrowanych na terenie Powiatu Piskiego nieustannie wzrasta, co generuje wzrost wskaźnika motoryzacji tego regionu.

TABELA 14. ILOŚĆ WYKONANYCH OKRESOWYCH BADAŃ TECHNICZNYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W LATACH 2013 – 2015 W POWIECIE PISKIM

Rok	Ilość wykonanych okresowych badań technicznych samochodów osobowych
2013	12954
2014	13414
2015	13901

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych od Stacji Kontroli Pojazdów

Z powyższej tabeli wynika, że liczba wykonywanych okresowych badań technicznych samochodów osobowych, również z roku na rok wzrasta.

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

7.2 Preferowane cechy komunikacji zbiorowej

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

- bezpośredniość – udział linii przebiegających przez miasto powiatowe;

- częstotliwość – podstawowe standardy częstotliwości kursowania linii w dniu powszednim w godzinach porannych szczytów (6 – 9), popołudniowych szczytów (14 – 19) oraz w soboty w południe i niedziele po południu;
- dostępność – odległość do przystanku wyrażona w minutach i metrach, udział nisko wejściowego taboru, dostęp dla osób niepełnosprawnych do przystanku;
- informacja – wszystkie dostępne źródła informacji o transporcie publicznym;
- niezawodność – udział niezrealizowanych kursów autobusowych w stosunku do wszystkich kursów planowych;
- niski koszt – taryfa biletowa (ceny podstawowych biletów jednorazowych i okresowych),
- prędkość – poziom prędkości komunikacyjnej autobusów;
- punktualność – udział kursów zrealizowanych z określonym odchyleniem rozkładu jazdy;
- wygoda – udział pojazdów klimatyzowanych, niskowejściowych, zapewnienie miejsc siedzących.

8. Zasady organizacji rynku przewozów

8.1 Powiat piski jako organizator publicznego transportu zbiorowego

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

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

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

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

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

8.2 Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

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

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

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie

usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie,

- o świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

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

8.3 Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat piski

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

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

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

Tabela poniżej przedstawia wykaz przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Powiat Piski, zgodnie z Uchwałą nr XIII/87/15 Rady Powiatu Piskiego z dnia 29.12.2015 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych udostępnionych dla operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, warunków i zasad korzystania z tych obiektów.

TABELA 15. WYKAZ PRZYSTANKÓW KOMUNIKACYJNYCH, KTÓRYCH WŁAŚCIELEM LUB ZARZĄDCĄ JEST POWIAT PISKI

Lp.	Numer drogi powiatowej	Nazwa miejscowości oraz lokalizacja przystanku	Strona drogi
1	1519 N	Karwica	L
2	1522 N	Karpa	P
3		Turośl	L
4		Wiartel skrz.	P
5		Wiartel Mały	L
6		Jabłoń	L
7		Pisz, ul. Gdańska	L
8	1642 N	Wojnowo	P
9		Wojnowo nż	L
10	1648 N	Szeroki Bór	P
11		Wiartel	P
12		Wielki Las skrz.	P
13		Uściany	P
14	1654 N	Anuszewo skrz.	L
15		Zdunowo	L
16	1658 N	Turowo	L
17		Bogumiły	L
18	1660 N	Kałęczyn	L
19		Zawady	L

20		Liski	P
21		Kumielsk	P
22		Kukły skrz.	L
23		Szkody skrz.	L
24		Radysy skrz.	P
25	1662 N	Borki	P
26	1664 N	Stare Guty	P
27		Stare Guty	P
28	1666 N	Rakowo	P
29		Rakowo Piskie	L
30		Szymki	L
31		Kukły	L
32	1680 N	Myślniki	P
33		Skarżyn	L
34		Rogale Wielkie	P
35		Sokoły Jeziorne	P
36		Sokoły Jeziorne	L
37	1686 N	Karwik	P
38		Jeglin	P
39	1688 N	Zdory	L
40	1690 N	Kwik	P
41	1692 N	Trzonki	L
42	1694 N	Rostki Kol.	P
43	1696 N	Chmielewo	P
44		Tuchlin	L
45	1698 N	Zastrużne	L
46		Cierzpięty	L
47		Ublick	P
48	1700 N	Pianki	L
49	1702 N	Czarne	L
Lp.	Numer drogi powiatowej	Nazwa miejscowości oraz lokalizacja przystanku	Strona drogi
50	1704 N	Strzelniki	L
51	1720 N	Góra	P
52	1773 N	Karwica Mazurska	P
53		Karwica skrz.	P
54		Ciesina	P
55		Hejdyk	P
56		Hejdyk	L
57	1777 N	Wierzba	P
58		Warnowo	L
59		Onufryjewo skrz.	P
60		Wejsuny kol.	P
61	1783 N	Wygryny	L
62	1843 N	Dąbrówka	L
63	1845 N	Dziubiele	P
64	1849 N	Okartowo Tartak	L
65		Nowe Guty	L
66		Nowe Guty	L
67	1861 N	Rostki Skomackie	P
68		Rostki Skomackie	L
69	1865 N	Skomack Wielki	P
70		Ogródek	L
71		Klusy	L
72	1871 N	Bełcząc	L
73		Bełcząc	P
74	1873 N	Kowalewo	L
75	4640 N	Pisz, ul. Wojska Polskiego	P

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika Nr 1 do Uchwały Nr XIII/87/15 Rady Powiatu Piskiego z dnia 29 grudnia 2015 r.

Przystanki w powiecie piskim możemy podzielić na trzy kategorie, czyli takie z wiatami, przy których stoi kosz na śmieci, gdzie zatoczka jest utwardzona, a miejsce oznakowane, na przystanki zdewastowane, zaśmieczone, z porysowanymi ścianami oraz na te tzw. w „polu”, czyli takie miejsca, w których ustawiono znaczek D-15.

Przystanki komunikacyjne w powiecie piskim w większości utrzymane są w dobrym stanie – zadane, wyposażone w ławeczki dla podróżnych i kosze na śmieci.

Najczęstsze nieprawidłowości to uszkodzone murki, braki zadane, uszkodzone, zabrudzone oraz porysowane ścianki, brak koszy na odpady, zniszczone lub wyłamane ławki, skorodowane konstrukcje metalowe, nieutwardzone podłoże pod wiatą, nieporządek wewnątrz wiat (śmieci, butelki itp.) brak zatok lub zatoki nieutwardzone.

W powiecie piskim znajdują się również przystanki należące do Gmin oraz do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, które zostały opisane w Załączniku nr 1 do niniejszego Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego.

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

Atrakcyjność oferty przewozowej wyrażona poprzez standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływającym na popyt na te usługi. Powiat piski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej będzie dążył do tego, aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa i zaufanie społeczne do nich jak największe. Docelowa jakość usług pozwoli na możliwie pełną realizację postulatów przewozowych, a w szczególności postulatów związanych z:

- bezpośrednio, czyli zapewnieniem możliwości realizacji statystycznie ważnych podróży bez konieczności przesiadania się;
- częstotliwością, czyli odstępami czasu między odjazdami odpowiadającymi realnym potrzebom mieszkańców w tym zakresie dostępnością, czyli odległościami od/do przystanku na tyle małymi, aby odległość konieczna do pokonania w drodze na przystanek była możliwa do zaakceptowania przez mieszkańców;
- niezawodnością, czyli pewnością o możliwości dojechania do wyznaczonego miejsca o czasie;
- kosztem, czyli możliwie małą opłatą taryfową i rodzajami biletów dopasowanymi do realnych potrzeb mieszkańców w tym zakresie prędkością, czyli czasem jazdy uwzględniający zatrzymanie się na trasie będącym możliwie konkurencyjnym do czasu jazdy transportem indywidualnym;
- punktualnością, czyli zgodnością odjazdów z rozkładem jazdy;
- rytmicznością, czyli równomiernym odstępem między odjazdami w tym samym kierunku;
- wygodą, czyli komfortem oczekiwania na przystanku i przebywania w pojeździe.

W chwili planowania usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej w szczególności zostanie określony pożądany standard uwzględniający potrzeby związane z:

- ochroną środowiska naturalnego;
- dostępem osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego;
- dostępnością podróżnych do infrastruktury przystankowej.

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

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu. Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej), tak aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, wpływ ma także standard taboru w tym zakresie.

Powiat piski obecnie nie ma wpływu na uwzględnienie przez przewoźników, świadczących usługi przewozowe na zasadach komercyjnych, w standardzie taboru aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego. W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi.

Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NOX);
- węglowodór (HC);
- tlenek węgla (CO);
- cząstki stałe.

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

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

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

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

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

Powiat piski obecnie nie ma wpływu na uwzględnienie przez przewoźników, świadczących usługi przewozowe na zasadach komercyjnych, w standardzie taboru aspektów związanych z potrzebami osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

W przypadku, gdy będzie następował wybór operatora świadczącego usługi przewozowe w powiatowych przewozach pasażerskich, uwzględnienie w standardzie taboru potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej będzie jednym z kluczowych wymagań postawionym wybranemu operatorowi.

Na dostęp powyższych grup osób do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. wybór taboru niskopodłogowego lub niskowejściowego;
- posiadania możliwości tzw. przykłąku wyposażenia w ruchomą platformę ułatwiającą wjazd i wyjazd wózka inwalidzkiego;
- uwzględnienia w taborze miejsca na wózki inwalidzkie;
- wyposażenia w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów oraz lokalizacji tych urządzeń;
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia dla pasażerów;

- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku;
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje;
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym.

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

9.3 Standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie

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

TABELA 16. PODSTAWOWE STANDARDY WYPOSAŻENIA POJAZDÓW W PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pojazdy używane
herb lub logo powiatu (operatora) jednoznacznie identyfikująca pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	x	x
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	x	x
regulamin przewozów	x	x
taryfa przewozowa	x	x
przednia tablica kierunkowa – elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	x	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		x
boczna tablica kierunkowa – z prawej strony – ze wskazanym kierunkiem jazdy	x	x
miejsce na wózek inwalidzki	x	
niskie wejście	x	
norma spalin Euro VI	x	
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	x	
rampa dla wózków	x	
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróż osobom niedosłyszącym i ociemniałym	x	

Źródło: opracowanie własne

9.4 Pożądany standard infrastruktury przystankowej

9.4.1 Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej może być definiowana jako całkowity czas dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu publicznego w polskiej praktyce jest określona jako obszar znajdujący się w promieniu 500 – 1000 m od przystanku komunikacyjnego. Odpowiada to czasowi dojścia do przystanku równego 6 – 12 minut. Czas dojścia do przystanku komunikacyjnego zależy nie tylko od odległości do przystanku, lecz także między innymi od struktury urbanistycznej rejonu, w którym przystanek się znajduje oraz strat czasu powodowanych pokonywaniem miejsc kolizji potoków ruchu pieszego z ruchem samochodowym.

Na podstawie analizy wyników przeprowadzanych badań dostępności do przystanków komunikacyjnych, podjęte zostaną ewentualne konieczne działania mające na celu poprawienie standardu w zakresie dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej. Racjonalna polityka przestrzenna uwzględniająca zagadnienia związane z transportem jest jednym z elementów zrównoważonego rozwoju powiatu piskiego.

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

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

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

10. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera

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

10.1 Planowany system informacji pasażerskiej

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

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

Informacje istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

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

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

TABELA 17. PLANOWANE SPOSOBY PRZEKAZYWANIA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW INFORMACJI DLA PASAŻERÓW W ZALEŻNOŚCI OD MIEJSCA ICH PREZENTACJI

Miejsce publikacji	Zakres informacji
Pojazdy komunikacji zbiorowej	<ul style="list-style-type: none"> Numer linii lub kierunek jazdy z wyszczególnionymi ważniejszymi miejscowościami pośrednimi (pozwalającymi pasażerom jednoznacznie określić trasę przejazdu); Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie); Regulamin przewozów; Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Przystanki komunikacyjne	<ul style="list-style-type: none"> Nazwa przystanku i numer słupka; Informacje o statusie przystanku (np. przystanek na żądanie); Wykaz linii autobusowych z przewidzianym postojem na przystanku albo informacja w jakim kierunku odjeżdżają autobusy; Informacja o zarządcy przystanku komunikacyjnego i sposobie skontaktowania się z nim; Rozkład jazdy: <ul style="list-style-type: none"> zalaminyowany i umieszczony w ramce lub wydrukowany na folii i przyklejony do tabliczki; zawierający numer linii komunikacyjnej lub kierunek jazdy autobusów; wykaz kolejnych przystanków komunikacyjnych albo miejscowości, przez które wiedzie dalsza część trasy; godziny odjazdów autobusów; nazwa przewoźnika, informacje kontaktowe z osobą (albo instytucją) odpowiedzialną za organizowanie linii; okres obowiązywania rozkładu jazdy; legenda tłumacząca użyte w rozkładzie oznaczenia. Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Internet	<ul style="list-style-type: none"> Informacje taryfowe, przede wszystkim cennik biletów, wykaz opłat dodatkowych oraz informacje o obowiązujących uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami transportu (jeśli takie ulgi mają zastosowanie); Informacje o zarządcy przystanków komunikacyjnych i sposobie skontaktowania się z nim; Rozkład jazdy w formie tabelarycznej; Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.
Aplikacje mobilne	<ul style="list-style-type: none"> Rozkład jazdy; Informacje o zmianach rozkładów jazdy i kształtu sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

11. Kierunki rozwoju

Wyznaczając kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego należy zapewnić pasażerom wygodne warunki przemieszczania się.

Publiczny transport zbiorowy powinien być otwarty na potrzeby wszystkich mieszkańców powiatu piskiego.

Do zadań wyznaczających kierunki zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu piskiego należą:

1. Utworzenie oferty przewozowej, która uwzględni potrzeby min. osób o ograniczonej zdolności ruchowej (niepełnosprawnych), osób które ze względu na wiek, stan majątkowy lub też stan zdrowia powinny mieć możliwość dotarcia do lekarza, szkoły lub pracy;
2. Dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb osób niepełnosprawnych.
3. Poprawa standardu usług – operator będzie dostosowywał tabor do potrzeb wszystkich użytkowników;

4. Zapobieganie negatywnym skutkom nadmiernego rozwoju motoryzacji, tj. wzrostu zanieczyszczeń, wzrostu poziomu hałasu, zatłoczenia dróg, poprzez nowoczesny, ekologiczny i relatywnie tani transport;
5. Zapewnienie odpowiednich połączeń.

12. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiatu piskiego

W myśl art. 11 ust. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb poddawany aktualizacji. W czasie sporządzania projektu planu transportowego nie sposób przewidzieć czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o konieczności weryfikacji i aktualizacji planu transportowego.

Przyjmuje się, że jeżeli będzie zapotrzebowanie to raz na dwa lata może być dokonywana weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników zostanie podjęta decyzja o ewentualnej aktualizacji planu transportowego.

Każdorazowa aktualizacja planu transportowego zgodnie z art. 14 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym będzie wymagała podjęcia uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Piskiego.

13. Podsumowanie

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego stanowi realizację delegacji ustawowej nakładającej obowiązek jego opracowania w przypadku planowania organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Powiat Piski jako organizator publicznego transportu zbiorowego będzie przede wszystkim:

- podejmował działania w celu realizacji niniejszego planu oraz w razie potrzeb poddawał go aktualizacji;
- badał i analizował potrzeby przewozowe;
- zawierał umowy o świadczenie usług przewozowych.

Przystanki będące własnością lub w zarządzie Gminy Pisz (Uchwała nr XIX/264/12 Rady Miejskiej w Pisz z dnia 19 kwietnia 2012 r.)

- Łupki – Kolonia,
- Pietrzyki,
- Maszty,
- Turowo,
- Turowo Duże,
- Jańskowo,
- Łysonie,
- Wiartel,
- Pisz, ul. Batorego,
- Pisz, ul. Wołodajewskiego,
- Pisz, ul. Wojska Polskiego,
- Pisz, ul. Warszawska,
- Pisz, ul. Zagłoby.

Przystanki będące własnością lub w zarządzie Gminy Biała Piska (Uchwała nr XXVI/282/2012 Rady Miejskiej w Białej Piskiej z dnia 26 kwietnia 2012 r.)

- Danowo,
- Dmusy,
- Świdry,
- Ruda,
- Biała Piska,
- Bełcząc,
- Bemowo Piskie,
- Cibory,
- Cwaliny,
- Dmusy,
- Drygały,
- Giętkie,
- Guzki,
- Jakuby,
- Kaliszki,
- Kolonia Kawalek,
- Komorowo,
- Konopki,
- Kowalewo,
- Kruszewo,
- Kozuchy,
- Kozuchy Małe,
- Kózki,
- Kukły,
- Kumielsk,
- Lipińskie,
- Lisy,
- Łodygowo,
- Mikuty,
- Monety,
- Myszki,
- Myśliki,
- Nitki,
- Nowe Drygały,
- Obledo,
- Orłowo,
- Pawłocin,
- Pogorzel Wielka,
- Radysy,
- Rakowo Małe,

- Rogale Wielkie,
- Ruda,
- Skarżyn,
- Sokoły Jeziorne,
- Sulimy,
- Szkody,
- Szymki,
- Świdry,
- Świdry Kościelne,
- Włosty,
- Wojny,
- Zabiele,
- Zalesie.

Przystanki będące własnością lub w zarządzie Gminy Orzysz (Uchwała nr XXIV/179/12 Rady Miejskiej w Orzyszu z dnia 27 lipca 2012 r.)

- Suchy Róg
- Orzysz, ul. Rynek.

Przystanki będące własnością lub w zarządzie Gminy Ruciane - Nida (Uchwała nr XXIX/188/2012 Rady Miejskiej w Rucianym - Nidzie z dnia 21 grudnia 2012 r.)

- Osiniak – Piotrowo
- Wygryny,
- Onufryjewo,
- Popielno,
- Wierzba,
- Warnowo,
- Wejsuny,
- Wojnowo,
- Karwica,
- Krzyże,
- Ruciane – Nida, ul. Dworcowa,
- Ruciane – Nida, ul. Gałczyńskiego,
- Ruciane – Nida, ul. Aleja Wczasów.

Przystanki będące własnością lub w zarządzie GDDKiA

Lp.	Miejscowość	Liczba przystanków	Strona drogi
GMINA ORZYSZ			
1	Dąbrówka Mała	2	L/P
2	Dąbrówka	2	L/P
3	Drozdowo	2	P/L
4	Wężewo	2	L/P
5	Okartowo	2	L/P
6	Grzegorz	2	L/P
7	Orzysz, ul. Ełcka	2	L/P
8	Wierzbiny	2	L/P
9	Strzelniki	2	L/P
10	Rostki Skomackie	2	L/P
11	Klusy	2	L/P
12	Ublík	1	P
13	Sumki	2	P/L
14	Orzysz, ul. Giżycka	2	L/P
15	Orzysz, ul. Wojska Polskiego	2	L/P
16	Szwejkówko	2	L/P

17	Gaudynki	4	L/P
18	Nowe Guty	2	L/P
19	Kwik	2	L/P
GMINA RUCIANE – NIDA			
20	Osiniak - Piotrowo	2	L/P
21	Ruciane - Nida, ul. Dworcowa	2	L/P
22	Szeroki Bór	2	L/P
GMINA PISZ			
23	Szeroki Bór Piski	2	L/P
24	Jagodzin	2	L/P
25	Snopki	2	L/P
26	Pisz, ul. Olsztyńska	2	L/P
27	Pisz, ul. Grunwaldzka	2	L/P
28	Pisz, ul. Dr Władysława Klementowskiego	2	L/P
29	Pisz, ul. Kwiatowa	1	P
30	Pisz, ul. Mecenasa Andrzeja Stefana Mireckiego	1	L
31	Pisz, ul. Wojska Polskiego	2	L/P
32	Łupki	2	L/P
33	Babrosty	2	L/P
34	Rybitwy	2	L/P
35	Kocioł Duży	2	L/P
36	Rakowo	2	L/P
37	Kwik	2	L/P
38	Kociołek Szlachecki	2	L/P
39	Szczechy Wielkie	4	L/P
40	Trzonki	2	L/P
41	Jeglin	4	L/P
42	Maldanin	2	L/P
43	Pisz, ul. Warszawska	3	L/P
44	Szparki	2	L/P
45	Kałęczyn	2	L/P
46	Bogumiły	2	L/P
47	Turowo Duże	2	L/P
48	Jeże	2	L/P
49	Dłutowo	2	L/P
GMINA BIAŁA PISKA			
50	Kaliszki	6	L/P
51	Biała Piska, ul. Moniuszki	2	L/P
52	Komorowo	2	L/P
53	Rolki	2	L/P
54	Świdry	2	L/P